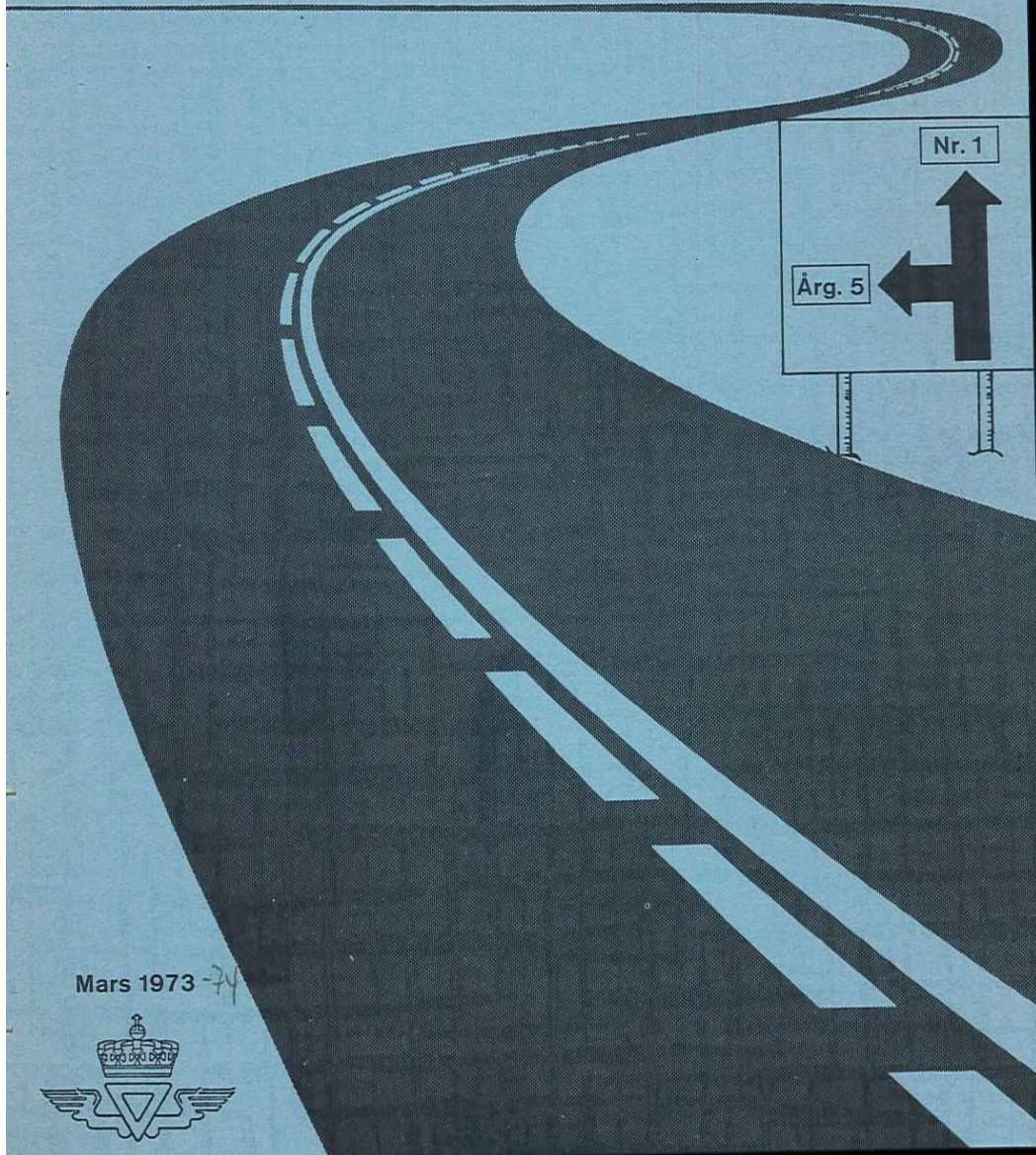


Vegs i kka



Mars 1973 -74



Vegs ikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS

Nr. 1 mars 1973

5. 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	Et nytt og spennende år
"	4	Beretningen for 1972
"	10	Kurs om planlegging
"	12	Håndbok for oppsynsmenn og vegarbeidere
"	13	Samarbeidsutvalget
"	17	Honnør til pensjonister
"	19	Veg-sport
"	22	Rv. anl. Skibotn - Løkvoll
"	28	Hyttekomitéen
"	30	Minner fra Senja
"	38	Vegkontorets første skrivemaskin
"	40	Fra maskinfronten
"	42	Nytt om ploger, plogfester og plogløftere
"	44	Førstehjelp
"	48	Personalia
"	50	Statens krav på dekning av sykelønn m.v.
"	52	Kryssord

Vi har visst ikke nevnt det inne i bladet, men det blir konfekt-premie for kryssordvinneren denne gang også.

Og, neste nr. kommer i juni, frist for innlevering av stoff som vanlig 10. mai d.å.

ET NYTT

OG

SPENNENDE ÅR

Ja, dette blir et spennende år, og i mere enn et henseende et nytt år.

Akkordprinsippet er forlatt (med unntak for arbeid i tunnel, da) og dette fordrer ikke så rent lite nytenking, både fra ledelsens og de ansattes side.

Samarbeidsutvalget berørte problemet i siste møte og konkluderte med at planleggingsprosessen for arbeids-

driften måtte vies den aller største oppmerksomhet for at en høy effektivitet skal kunne opprettholdes.

Vi er så enig, så enig, en nøye planlegging av driften, det være seg de store trekk eller de små detaljer, like viktige er de for at gjennomføringen av de oppsatte program blir tilfredsstillende.

Alt dette stiller store krav til alle ledd i bedriften, den daglige arbeidsledelse ikke minst. Det er vel de aller færreste, ja, kanskje ingen, gitt å kunne takle alle problemer omgående og med løsninger som gir høyeste effektivitet. Vi tror at det nå mere enn noen sinne er nødvendig med et utstrakt samarbeid i alle ledd.

Et viktig middel til fremme av samarbeid, er informasjon. Uten skikkelig informasjon, mister enkelte ledd interessen for sitt arbeide, det blir utelukkende rutine og det blir kjedelig, og det er ikke effektivitetsfremmende.

Vi tror derfor det nå må være meget viktig (vi kjenner til at det forekommer, om enn ikke så regelmessig som ønskelig), at arbeidsledelsen med jevne mellomrom, ved oppstart av hvert ukesprogram f.eks., samler sine folk, orienterer om hva en hittil har oppnådd, og som hovedpost selvfølgelig, hva skal gjøres kommende uke. Det må da tas den nødvendige tid til drøfting av dette programmet, og vi er ikke i tvil om at det da vil komme fram mange nyttige synspunkter. De gode ideer må vi ta vare på som aldri før, det er sikkert.

Som sagt, et spennende år blir det, men noen utløsning på denne spenningen kan vi ikke få før året er omme.

Lykke til!

Beretningen for 1972

Vegsjefens beretning om virksomheten i Troms fylke foreligger nå.

Vegkontoret hadde ved utgangen av 1972 80 fast organiserte stillinger, av disse stod 3 ubesatt på samme tidspunkt.

Til administrasjonen var ellers knyttet 36 vegmestre/oppsynsmenn, 20 oppsynsmannsassistenter og 4 kontorister som for de aller flestes vedkommende var stasjonert i distriktet.

Planavdelingen har fullført 30 km hovedplaner og utredninger for riksveger og 6 km for fylkesveger mens planer for ytterligere 20 km riksveger var under utarbeidelse. Av detaljplaner er 4 km gjort ferdig på riksveger og 2 km på fylkesveger, mens det arbeides på ytterligere 20 km riksveger og 22 km fylkesveger. Dessuten er planbehandlet ikke mindre enn 20 ferjeleier hvorav et par i 2 alternativer.

Avdelingen har ellers behandlet en rekke reguleringsplaner fra diverse kommuner.

I avsnittet om trafikkteknikk finner vi at det er utarbeidet skiltplaner for 280 km riksveger og 500 km fylkesveger og at planene for vegvising for 3/5 av fylkesvegnettet nå er ferdig. Det er utført skilting langs 650 km riksveger og 60 km fylkesveger, mens 500 km fylkesveger også er kilometeret. Partsgrenser er innført og justert på 23 steder langs riksvegene og 4 steder langs fylkesvegene. Ved kontoret for avkjørsler og dispensasjoner er behandlet 850 saker, det er en økning på ca. 6% fra året før.

I løpet av våren 1972 ble det etablert en geoteknisk avdeling ved planavdelingen. Seksjonen utfører arbeidet med grunnundersøkelser for bruer, ferjekaier og vegfyllinger. Under denne seksjonen sorterer også veglaboratoriet i Nordkjosbotn. En er nå i stand til på det lokale plan å behandle og vurdere dataene fra mark- og laboratorieundersøkelsene slik at Statens Veglabora-

SANDNESSUNDBRUA BEGYNNER Å
TA FORM, HÅP OM AT DEN BLIR
TRAFIKABEL INNEN ÅRSSKIFTET



HER SETTES ETTERTRYKKELIG PUNKTUM
FOR DEN VIKTIGSTE DEL AV BRUBYGGINGEN
OVER GISUNDET, H.K. KRONPRINSEN
TALER VED ÅPNINGEN 23/6-72



OG HER ER DET
FERDIGE PRODUKT,
SOM FRA DENNE
VINKEL NÆRMEST
STUPER NED I
GISUNDET

torium i Oslo kan bli avlastet.

Ved grunnseksjonen har det også vært rikelig med arbeidsoppgaver. Det er avviklet 11 ekspropriasjonsskjønn. I løpet av året er det ordnet med 150 kjøpekontrakter og det er videre ordnet med et stort antall arbeidstillatelser som regel i påvente av senere skjønn. 260 grunneiere har fått sluttoppgjør og 120 forskuddsbetaling og til dette har gått med ca. 1,6 mill. kr. Det er ellers foretatt oppmåling for ferdigvegs-kartlegging av i alt 46 km, mens 29 km er grensemerket.

Innen anleggssektoren figurerer åpningen av Gisund bru som den største begivenheten. Selve bruarbeidene har vært utført av firmaene Ing. Thor Furuholmen A/S og H. Eeg-Henriksen A/S i fellesskap, mens vegvesenet selv har bygget tilførselsvegene.

På riksvegene ellers har en kunnet avlevere parseller i E 6, E 78, rv. 83 og rv. 855 mens arbeidet med ombygginger og utbedringer av disse vegruter og dessuten riksvegene nr. 84 og 86 fortsetter. Det er i denne sammenheng tatt i bruk nye parseller i E 6, E 78 og rv. 855.

Økning av bevilgningstakten på anlegget Skibotn - Løkvoll har muliggjort en mere intens arbeidsdrift. Det er nå kjørbart drøye 20 km fra Skibotn og utover, mens det ble gjort forbedringer til igangsettelse av arbeidet også fra Samuelsberg-siden.

På fylkesvegsektoren har det vært flere viktige begivenheter. På Senja ble det gjennomslag i Steinfjordtunnelen og senhøstes kunne også trafikk tillates her. Lavangsnos fikk sin lenge ventede vegforbindelser og ferjeanløpet kunne nedlegges. På Arnøy i Skjervøy kommune kunne befolkningen glede seg over at bygda ble knyttet til vegnettet før året var omme.

I Gratangen kunne en se slutten på et langt "anleggsliv", siste parsell i ruten Årstein - Salangen gr. ble avlevert etter at vegen hadde figurert som anlegg siden før siste krig.

På Vannøy er anlegget Vannvåg - Kristoffervalen gjort kjørbart i hele sin lengde.

Det er lagt 14,6 km nye asfaldtekker på riksveger og 1,2 km på fylkesveger, mens det av nye oljegrus-/ottatekker er lagt 83 km



VI DRIVER DA MED ANDRE TING ENN BRUYGGING OG, HER MALER VI DE FINE STRIPENE PÅ E.6 VED FOSSBAKKEN



OLJEGRUSLEGGING ER EN VIKTIG AKTIVITET I SOMMERHALVÅRET, HER PÅ RV. 6 I NORDREISA



EN AV VÅRE KONTAKTMENN MED NEPTUN, KONTROLLTEKNIKER KÅRE B. TUNE VED SANDNESSUNDBRUA I FULL "MUNDUR", ER DET FISKEVESKE HAN HAR I HÅNDEN?

på riksveger og 7,8 km på fylkesveger.

En har kunnet slutføre arbeider på 11 bruer, nybygg og ombygg, mens 2 bruer er bygget om til stikkrenner. Etter dette kan nå 97% av våre riks- og fylkesveger trafikkeres med inntil 6 tonns akseltrykk mens 72% kan tåle inntil 8 tonn.

Vi ser videre i beretningen at kommunene i Troms nå siden 1/1 1964 har forskottert utbyggingen av fylkesvegnettet med kr. 19 mill., fra før stod urefundert kr. 10 mill. slik at fylkets samlede gjeld til kommunene nå var kommet opp i kr. 29 mill.

Vedlikeholdsavdelingen melder om besparelse på utgiftene til vintervedlikeholdet grunnet lite snø, til gjengjeld har dette vært en hard belastning på vegdekkene. Teleløsningsperioden var både lang og vanskelig mange steder, det oppsto langt større skader enn hva som har vært vanlig de senere år. Heller ikke sommerhalvåret forløp gunstig værmessig sett, tørken først på sommeren gikk hardt ut over grusvegene, dette på tross av langt større klorkalsiumforbruk enn normalt. Det måtte således foretas etterbestilling av 460 tonn. Tørken etterfulgtes av nedbørsrike perioder både sommeren og høsten. Også dette ble en belastning på budsjettet, men oppveiet av en snøfattig førjuls-vinter.

Vegdekkene representerer som vanlig den største vedlikeholdsutgiften, 16 mill. samlet på riks- og fylkesvegene mens brøyting og annet vintervedlikehold på de samme veger kostet 11 mill.

Maskinavdelingen melder at den hadde en samlet inntekt på 17,0 mill. kroner for leie av maskiner og biler til anleggs- og vedlikeholdsdriften. Dette utgjør 38% av vegvesenets samlede utgifter til bil- og maskinleie. Til fornyelse av maskinparken ble brukt ca. kr. 3,8 mill. og av disse innkjøpene nevner vi 3 lastebiler, 10 patruljebiler, 2 veghøvlere, 1 asfaltutlegger, 2 hjullastere og 1 større transportabel knuser med utstyr. Videre heter det at det interne radiosambandet ble ytterligere utvidet i 1972, slik at det nå finnes i alt 124 mobile radiosett monterte i biler og maskiner.

Bygging av ny vegstasjon med verksted i Harstad har hittil strandet på tomtespørsmålet.

Størst sysselsetting av vegarbeidere hadde vi i februar og mars med 615 mann, mens vi i april kom ned i det laveste tall for året, nemlig 443.

Samlet ble det i anleggs-, maskin- og vedlikeholdssektoren utført 745 000 timeverk i 1972.

Etter at det var registrert diverse vegavleveringer, omklassifiseringer og lengdekorreksjoner, hadde vi i Troms fylke ved utgangen av 1972 1605 km riksveger, 1742 km fylkesveger og 822 km kommunale veger, det er tilsammen 4 169 km offentlige veger, hvorav 204 km med asfaltdekke og 507 km med oljegrus-/ottadekke.

Til alle de aktiviteter som vegvesenet har vært engasjert i, har pengeforbruket vært dette:

STATSUTGIFT:

Samarbeidsutvalg-velferd-kurser	kr.	0,09	mill.	
Vegkontoret Lønninger-kontorutg."		4,87	"	
Bilkontrollen i				
Harstad og Tromsø	"	"	1,10	"
Undersøkelser		0,39	"	
Statens veganlegg		62,49	"	
Vedlikehold av statens veger		<u>27,97</u>	"	
Sum	kr.	96,91	mill.	
- pensjonsavgift, gebyrer		<u>0,31</u>	"	kr. 96,60 mill.

FYLKESUTGIFT:

Planlegging av fylkesveger	kr.	0,06	mill.	
Vedlikehold av fylkesveger		17,03	"	
Fylkets veganlegg		20,69	"	
Til ymse formål		0,05	"	
Tilskott ferjedrift		<u>0,61</u>	"	<u>38,45</u> mill.

Totale utgifter i 1972 kr. 135,05 mill.

Ferjeselskapene fikk i alt kr. 7,5 mill. i stats- og fylkestilskott til sine ruter, dette er en økning på omlag kr. 2 mill. fra foregående år. Motorvogntrafikken ved ferjesambandene i Troms økte med ca. 17% i forhold til trafikken i 1971, størst prosentvis økning finner vi i sambandene i Skjervøyområdet og

i Futrikelv - Skulgam, mens Langnes - Sletta kan oppvise den tallmessige største økning, ca. 35000 personbilenheter, en økning som også prosentvis ligger over gjennomsnittet for fylket. 1 ferjesamband ble lagt ned, det var Finnsnes - Silsand, som er avløst av Gisundbrua.

Kurs om vegplanlegging

I tiden 13. - 15. januar ble det arrangert kurs i vegplanlegging på Bardufosstun treningssenter. Bakgrunnen for kurset var Vegdirektoratets kurs "Miljøfaktorer i vegplanleggingen", som fant sted i høst. Vegdirektoratet ønsket at hvert fylke skulle arrangere et lokalt kurs om dette emnet. Veg vegkontoret her i Troms fant vi imidlertid ut at dersom vi først skulle arrangere et kurs var det mange andre emner som også kunne være aktuelle å ta opp. Vi bestemte oss derfor for å ofre bare en dag på miljøproblemene. Resten av tiden ble benyttet til å behandle andre sider av vegplanleggingen.

Kurset var primært beregnet på planavdelingens personale, men også anleggsavdelingen var nesten fulltallig representert, og dessuten deltok fire av de ansatte ved vedlikeholdsavdelingen, og en representant fra seksjon for grunnerverv. Ansvarlige for kursopplegget og leder av kurset var overing. Bjørn Stensli, avd.ing. Bjørn Stiberg, og avd.ing. Knut Gløersen.

Etter at Stensli hadde åpnet kurset, tok Stiberg for seg planleggingsprosesser. En håpet med dette å gi de som driver med vegplanlegging et innblikk i hvordan de forskjellige fasene i vegplanleggingen henger sammen og hvor i prosessen arbeidet de holder på med, befinner seg. For at deltagene skulle få mulighet til å tenke gjennom problemene, ble det også gitt en liten gruppeoppgave.

Neste emne var de juridiske spørsmål som knytter seg til saksbehandling og godkjenning av planer og dette ble behandlet av jordskiftekan. Gaute Kydland. Han omtalte forvaltningsloven som styrer svært meget av planleggerens virksomhet, og deretter snakket han om grunnerverv.

Planlegging av brukbar standard har lenge vært et problem med de vage retningslinjene som eksisterer på området. Nå har vi i tillegg fått minstestandard, som det i hvert fall ikke er gitt klarere bestemmelser for. Overing. Stensli redegjorde for hvordan han mente disse planleggingsoppgavene bør gripes an.

Som avslutning på første dag ble det gitt en orientering om geoteknisk seksjon og trafikkteknisk seksjon. Overing. Stensli tok for seg oppbyggingen av geoteknisk seksjon mens tekn. Odd Danielsen redegjorde for markarbeidet og beregningene i forbindelse med geoteknisk registrering av eksisterende vegger.

Avd.ing. Jan Birger Lund presenterte trafikkteknisk seksjon. Han ga dessuten et referat fra et kurs i miljøvern på NTH, han hadde deltatt i, hvor miljø- og ressursproblematikken var behandlet i global sammenheng.

Kursets annen dag var avsatt til arealplanlegging. Avd.ing. Amund Bolstad fra Vegdirektoratet redegjorde for hvordan vegplanleggingen utgår fra arealbruken. Han omtalte også hvilke hensyn en vegplanlegger må ta til arealutnyttelsen, den nåværende og de framtidige i form av arealplaner.

Deltagerne fikk deretter prøve seg på en gruppeoppgave der de skulle vurdere en planlagt omlegging av E 6 forbi Heggelia.

Fylkesreguleringsarkitekt Frode Sandvik fra Troms fylkes utbyggingsavdeling snakket om de forskjellige typer arealplaner, og kom i den forbindelse inn på problemer i forbindelse med dagens bosettingsmønster. Hans foredrag behandlet for en stor del den administrative side av saken, men han var også innom de praktiske løsninger på enkelte problemer.

Den siste dagen begynte med at man tok for seg utførelsen av selve planleggingsarbeidet. Avd.ing. Gløersen omtalte planleggingen på kart, dvs. utarbeidelse av hovedplan II. Konstr. Ivar Bjørnsund kom så inn på utarbeidelsen av detaljplaner. Han snakket både om arbeidet ute i marken og om de forskjellige måter å framstille planene på.

Det siste emnet som ble tatt opp var kostnadsoverslag. Driftsjef Herleiv Solberg har gått nøye gjennom de nye regnskapsrapportene, og prøvd å trekke så mange opplysninger som mulig

ut av disse. I år var det ikke så lett å skaffe til veie tall som kunne gi grunnlag for et sikrere kostnadsoverslag, men til neste år mente han situasjonen vil bli adskillig bedre.

Bardufosstun var et idelt kurssted med lysløype, gymnastikksal og flombelyst fotballbane. Muligheten for fysisk aktivitet ble fullt ut benyttet om kveldene. Deltakernes fysiske form ble nok utvilsomt styrket ved oppholdet, og det var vel jevnt over tilfredshet med det faglige utbyttet av kurset. Slike samlinger har nok også en viss betydning for kontakten og samholdet mellom de ansatte, mellom de mange "nye" og de "gamle" og over "funksjonsgrensene".

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Håndbok for oppsynsmenn og vegarbeidere

beregnet på Troms fylke foreligger nå i en hendig liten trykksak.

Innholdet er vel nå kjent av alle lesere av "Vegstikka", boken er delt ut til samtlige ansatte.

Vi tror denne boken vil være en nyttig liten sak, både for den ene og den andre i etaten.

Som henholdsvis formann og sekretær for utvalget som har stått for utgivelsen av denne boken, har sekretær Jan Pettersen og Loyd Lauritsen båret den daglige byrde, og takk for det.

Nå henstiller vi til alle som måtte finne mangler ved denne håndboken, at de noterer seg dette, og sørger for at disse bemerkninger når fram til håndbokkomiteén, slik at dette stoffet kan bli vurdert ved nytrykk.

Det er meningen at det trykkes ny bok minst hvert annet år.

SAMARBEIDS- UTVALGET

Det 4. møte i 1972 ble holdt på vegkontoret den 8. desember.

Utvalget drøftet samarbeidsutvalgenes sammensetting og etter at formannen hadde referert meldinger fra Vegdirektoratet om dette, kunne det slås fast at sammensettingen er avgjort ved forhandlinger mellom Sentralrådet og de respektive organisasjoner og at saken derfor ikke kunne være gjenstand for behandling i lokalutvalget.

Formannen ga deretter en redegjørelse om arbeidet med utgivelse av håndbok for oppsynsmenn og vegarbeidere og refererte bl.a. det forslag til innhold som komiteén på nåværende tidspunkt var kommet fram til. Utvalget fremmet i tillegg forslag om å ta med ytterligere noen punkter, bl.a. en orientering om yrkesgruppebetegnelsen, påminnelse om forskriftsmessig skilting og hvordan vegvesenets ansatte skulle forholde seg med rapportering av uhell, skader etc. som vegvesenet var involvert i ved hendelser i trafikken, ved sprengning - flom - ras etc.

Det ble for utvalget referert nytt punkt i overenskomstens § 31 om innkvartering hvor det bl.a. heter at inspeksjon av brakker skal foretas av hovedtillitsmannsutvalgets formann og verneleder i fellesskap. I denne forbindelse ber samarbeidsutvalget om at de oppsynsmenn og de lokale tillitsmenn brakkeleire hører inn under, kontaktes ved inspeksjonen.

På spørsmål ble det opplyst at totemangel hindret start av bygging av ny vegstasjon i Harstad. En kunne regne med at det ville bli stilt byggemidler til disposisjon så snart totemspørsmålet var løst.

Til slutt orienterte vegsjefen om fylkesvegbudsjettet for 1973 og om de endringer som forekom i statsvegbudsjettet 1973 i forhold til de innsendte forslag.



SAMMARBEIDSUTVALGET
1971/72 SOM NÅ FIKK
AVLØSNING

OVER FRA V. IVAR
LANGSTRAND, GUNNAR
BERNTSEN, MAGNAR ANGEL,
TIL H. MARTIN ERIKSEN
(FORMANN) EILIF OS,
MAGNOR FOSSBAKK, EINAR
SKAGEN, MARTHA MACK
(SEKR.) OG BJ. HAUGMOEN



OG SÅ DET
NYE UTVALGET



OVER FRA V. EILIF OS,
ARNE C. OLSEN, HARALD
HANSEN, EILIF MATHISEN
OG TIL V. OLVE REIERSEN,
IVAR LANGSTRAND, GUNNAR
BERNTSEN, MAGNAR ANGELL,
LOYD LAURITSEN (SEKR.)
OG FORMANNEN HERLEIV
SOLBERG

Den 16. februar 1973 var det duket for nytt møte i Samarbeidsutvalget, det var det nye utvalget som trådte sammen. Det har følgende sammensetting, fra ledelsen: Driftssjef Herleiv Solberg, overingeniør Eilif Os, avdelingsingeniør Gunnar Berntsen og konsulent Olve Reiersen. Fra de ansatte: Oppsynsmann Magnar Angell, lagerformann Martin Rognli som imidlertid hadde forfall, i hans sted møtte høvelfører Harald Hansen, maskinkjører Ivar Langstrand, avdelingsingeniør Eilif Mathisen og sekretær Arne C. Olsen. Som observatør møtte konstruktør Per Gunnarsen i det Nito ikke har representant denne periode.

Dessuten møtte fra det foregående utvalg vegsjef Bj. Haugmoen, kontorsjef Einar Skagen, avdelingsingeniør Martin Eriksen og sjåfør Magnor Fossbakk.

Sekretær var Loyd Lauritsen, nyoppnevnt etter Martha Mack som hadde bedt seg fritatt.

Møtet ble ledet av formannen i fjorårets utvalg. Martin Eriksen, som innledet med å avvikle de nødvendige valg.

Til formann ble valgt Herleiv Solberg mens Magnar Angell ble nestformann.

Vegsjefen redegjorde deretter for det forslag til statsvegbudsjett for 1974 som vegkontoret nylig hadde utarbeidet. Han gjennomgikk i grove trekk for planene innen anleggssektoren, mens Berntsen og Os ga utfyllende opplysninger for maskin- og vedlikeholdsbudsjettforslaget.

Posten maskinanskaffelser vakte særlig interesse og flere representanter påpekte ønsket om anskaffelse av hjultraktorer, spesielt med tanke på vedlikeholdsarbeidet. Vegsjefen lovet å ta opp spørsmålet om utvidelse av budsjetttrammen for maskinanskaffelser i forbindelse med budsjettmøte i Vegdirektoratet.

Samarbeidsutvalget sa seg forøvrig enig i budsjettforslaget for 1974, men påpekte selvfølgelig ønsket om større budsjetttramme, med tanke på de mange og store oppgaver på vegsektoren i Troms.

Driftssjef Herleiv Solberg redegjorde for hvilken rolle overgangen fra akkordlønn til tidlønn kunne komme til å spille for effektiviteten på anleggssektoren. Han trodde imidlertid at en

gjennom bedre organisering av arbeidet, både fra ledelsens og fra de ansattes side, kunne motvirke en uheldig utvikling og bidra til å opprettholde en høy effektivitet.

I debatten var alle enig i disse synspunkter og de henstilte til størst mulig samarbeid om de enkelte arbeidsplaner om dette.

Med bakgrunn i en artikkel i bladet "Samarbeid" om sekretærfunksjonen i samarbeidsutvalgene, tok kontorsjef Einar Skagen for seg problematikken om å avlaste den person som stod for sekretærarbeidet, med noe av sine daglige oppgaver i bedriften, slik bladet hadde antydnet. Dette var i høy grad avhengig av hvor godt utrustet bedriften var med personer som hadde like kvalifikasjoner.

Utvalget uttalte imidlertid at sekretærordningen i Troms hadde fungert utmerket og at det var utvalgets forutsetning at merarbeid ved utøvelsen av slikt arbeid måtte dekkes med overtidsgodtgjørelse.

Årsrapporten for virksomheten i Samarbeidsutvalget i 1972 forelå og her gikk det fram at det var holdt 4 møter hvorav 2 ute i distriktet, 1 på Finnsnes og 1 i Harstad. På de 2 sistnevnte steder ble samtidig avviklet kontaktmøter med de ansatte. Utvalget var representert på landsomfattende møte i Sandefjord ved formannen og nestformannen.

Konsulent Olve Reiersen refererte fra vegvesenets regnskap 1972 som viste at det til hele virksomheten i Troms fylke var gått med kr. 135 mill.

Det ble så referert enkelte punkter fra Hovedsamarbeidsutvalgets møter nr. 2 - 3 og 4 1972 uten at det fremkom noen bemerkninger.

Videre ble lagt fram skadestatistikk for 1972 vedkommende Troms. Møtelederen refererte Vegdirektoratets melding nr. 53/73 vedr. sysselsetting av vegarbeidere som av helsemessige årsaker er interessert i annet arbeide.

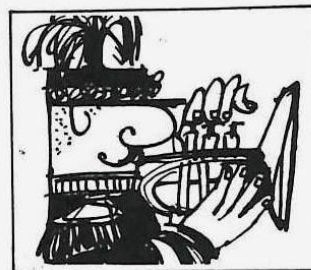
Det var enighet om at dette var en for omfattende sak til at man kan ta standpunkt nå og nytt møte ble berammet til 2. mars d.å.

Den nyvalgte formann, Herleiv Solberg, takket utvalget for peri-

oden 1971/72 som nå gikk av, særlig fremhevet han Magnor Fossbakk som hadde vært medlem i mere enn 10 år og bidratt i friske debatter og med praktiske forslag.

Magnor Fossbakk kviterte med takk for de pene ord og takk for de årene han hadde fått vært med i utvalget og ønsket lykke til i det videre arbeide.

Og til slutt, den avgåtte formann Martin Eriksen, innrømmet at han i sin tid hadde trådt inn i utvalget med en smule skepsis, men etter hvert hadde han da revidert sin oppfatning av samarbeidsutvalget og han hadde funnet tiden både givende og interessant.



HONNOR

III

pensjonister

Onsdag 13. desember 1972 kunne vegvesenet ønske velkommen til en enkel julesammenkomst på Hotell Bondehiemen, Finnsnes, for å ta avskjed med 7 av våre ansatte som var eller som nå skulle tre tilbake etter oppnådd aldersgrense.

I tillegg var invitert tillitsmennene ved de respektives arbeidsplasser, personalet ved Bardu, Silsand og Finnsnes vegstasjoner samt en del pensjonerte oppsynsmenn.

Fra vegkontoret møtte vegsjef Bj. Haugmoen, sekretær Jan Pettersen, avdelingsingeniørene Thor Jakobsen og Martin Eriksen og konstruktør Gustav Darén og redaktøren.

Forsamlingen talte 42 personer og ble ønsket velkommen av Olve Reiersen.

Etter en runde med deilig mat med påfølgende kaffe tok vegsjefen ordet og hyllet de som nå gikk over i pensjonistenes

benyttet "Remington" skrivemaskin i en årrekke og var særdeles vel fornøyd med den. Den ble også benyttet ved flere amtsingeniørkontorer. Veidirektørkontoret hadde to "Remington" skrivemaskiner, den første anskaffet i 1899. Maskinen var fremdeles i god stand og bruktes daglig. Det ble opplyst at man for en øvet maskinskriver kan regne med omtrent den dobbelte hurtighet ved maskinskriving sammenliknet med alminnelig håndskrift.

Det første maskinskrevne brev fra amtsingeniøren i Troms er datert 29. april 1912. Det var til apoteker Sivertsen, Sjøvegan, og var svar på en forespørsel vedr. veglovens bestemmelser om minste avstand for bygning ved offentlig veg.

I amtsingeniørens brev av 4. mai 1912 til Veidirektøren ble det opplyst at en agent (M. J. Elvenæs) hadde stillet til rådighet som prøve en "Smith Premier" no. 10 med synlig skrift. Den hadde da vært i bruk noen dager og man var fornøyd med den.

Veidirektøren samtykket ved påtegnning av 8. mai s.å. i at maskinen ble innkjøpt, da "Smith Premier" vistnok kunne sidestilles med "Remington" skrivemaskin.

Maskinen ble innkjøpt for kr. 403,75 og ble brukt i mange år ved vegkontoret. Etter at vegkontoret kjøpte mer moderne skrivemaskiner ble den sendt til en vegoppsynsmann hvor den ennå så sent som under siste krig var i bruk.

Loyd Lauritsen

Vi har her ikke kunnët bringe på det rene hvilket oppsynsmannskontor som overtok denne skrivemaskinen. Kan noen hjelpe oss med opplysninger om det og om den kanskje ennå eksisterer?

Red.

rekker. Han sa at de nå kunne se tilbake på en lang tjeneste for vegvesenet i trygg forvisning om at deres arbeide i særlig grad har vært med i utbyggingen av landet vårt. De begynte alle i etaten i en tid da hånd og muskelkraften var avgjørende for en god innsats og har fått være med på den rivende utvikling som har funnet sted i vegvesenet de senere år. Vegsjefen avsluttet med å takke hver især for en lang og innsatsfylt tjeneste og foretok deretter overrekelse av en liten avskjedsgave.

De som mottok hyldesten og gaven denne gang var:

Kristian Olsen, Hamm i Senja
Anton Lundvoll, Vangsvik
Nelius Antonsen, Silsand
Sverre Sollid, Salangsdalen
Julius Blomli, Bardufoss
Harald Pedersen, Keianes
Alf Larsen, Gratangsbotn

Sistnevnte var ikke tilstede.

Det hyggelige samværet fortsatte og pensjonist Daniel Martinsen, tidligere medlem av Samarbeidsutvalget, hadde tatt gitaren med, og gav til beste med flere muntre viser noe forsamlingen stor pris på.

Tilslutt rettet Arne Andreassen på vegne av pensjonister og øvrige innbudte i velvalgte vendinger en hjertelig takk for god mat og et hyggelig samvær.

VEG - sport

Stor begivenhet siden sist vi var på trykk, idrettslaget "Veg"s årsmøte 8. desember 1972.

Beretningene fra de ulike idrettsgrupper ble godkjent. Fotballgruppens bravader er vel ikke nødvendig å gjenta, det er

røk å vise til forrige nr. av "Vegstikka", men på årsmøtet ble laget hedret med pokal- og diplomoverrekkelser for sitt seriemesterskap i 2. div.

Fra friidretts- og skigruppens rapport henter vi heder til Knut Gløersen for 2 3dje plasser i kretsmesterskapet i friidrett, 100 m og 200 m, mens interessen for denne idrettsgren ellers har vært skral. Gløersen fikk på møtet overrakt sine 2 bronsemedaljer. Fra de 2 årlige skirenn er referert tidligere.

Skyteutvalget kunne rapportere om flere gode individuelle resultater i bedriftsmesterskapene, men lagmessig nådde ikke "Veg" opp. Arild Teigen, Jan Vollen, Gunnar Berntsen og Odd Danielsen klarte fordringene til bronsemerket mens Inger Jakobsen og Bjørnar Johansen har med seire i klubbmesterskapet sikret seg sine første napp i vandrepokalene.

Årsmøtet vedtok at det fra 1973 forsøksvis skulle arrangeres skytinger om et vegmesterskap flere steder i fylket samtidig.

Regnskapet som viste underskudd på driften i 1972, ble enstemmig vedtatt. Det ble ellers berettet at Elling Eriksen hadde fullført kurs for treningsledere, mens Sylvi Bavda var i full gang med liknende kurs.

Årsmøtet tok deretter opp til behandling henstillingen fra Samarbeidsutvalget om opprettelse av underavdelinger til idrettslaget ute i distriktet.

Det ble enstemmig vedtatt å henstille til styret om å ta kontakt med aktuelle personer i distriktet for om mulig å få dannet egne avdelinger i distriktet.

Ved valgene ble Ingolf Moan gjenvalgt som formann, Oddvar Nilsen som nestformann mens Helene Emaus ble ny sekretær, Håvard Sandberg kasserer (ny) og styremedlem Bjørn Stiberg (gj.valg). De enkelte grupper skal i 1973 ledes av: Fotballgruppa, Elling Eriksen, Friidretts- og skiutvalg, Knut Gløersen, Skytegruppa, Jan Erik Strømseng, Volleyballgruppa, Håvard Sandberg og Håndballgruppa, Knut Gløersen.

"Veg" har da vært i aktivitet på nyåret også, vi nevner

HÅNDBALL

Etter at denne idrettsgren har lagt nede noen år, har entusiaster blåst nytt liv i interessen.

Laget har spilt 2 kamper i serien og her ble det seier over BILCO med 10-6, mens SAS ble for sterke, nederlag 11-12.

I cupen røk laget ut i første runde, dessverre.

VOLLEYPBALL

Dette er en for laget ny aktivitet og laget spiller i bedriftsserien i Tromsø. Resultater hittil:

VEG - ARKITEKTENE	(7-15, 9-15)	0-2
VEG - NORDLYS II	(15-12, 15-12)	2-0
VEG - YRKESSKOLEN II	(15-12, 14-16, 15-12)	2-1
VEG - TROMSBUSS	(3-15, 15-12, 15-6)	2-1
VEG - LIVREDNINGSSKAPET	(0-15, 2-15)	0-2
VEG - NORDLYS I	(17-19, 15-8, 8-15)	1-2

SKYTING

Flere av lagets medlemmer har deltatt i konkurranseskytinger ute på Skattøra og her har Odd Danielsen hentet seg en 1. pl. og 2 2. pl., Gunnar Berntsen 2 3. pl. og Wiktor Eriksen 1 6. pl. mens i dameavdelingen har Anna Josefsen sikret seg en 2. pl.

I kretsmesterskapet som nylig ble avviklet gikk Jan Birger Lund til topps i kl. 1 og resultatet holdt til 2. pl. uansett klasse. Vi mangler dessverre fullstendig resultatservice.

Skyteutvalget melder om øket interesse, således startet 14 i kretsmesterskapet og vi synes det er gledelig at ikke mindre enn 6-7 av damene nå driver aktivt.



Vi presenterer -

Riksveganlegget SKIBOTN - LØKVOLL

Anlegget Skibotn - Løkvoll som skal gi oss ferjefri veg forbi Lyngenfjorden har etterhvert blitt landskjent, kan vi vel trygt si, etter alle resolusjoner til styresmaktene og spørsmål i Stortinget som er fremsatt de siste årene.

Sammenliknet med en rekke andre vegkrav som nylig er løst og spesielt sammenliknet med enkelte som det ennå gjenstår å løse, så er kravet om veg under Lyngenfjorden av forholdsvis ny dato. Men kravet har i løpet av årene forsterket seg vesentlig og på en måte også endret karakter, i det det primære mål, å skaffe veg til bygdene Samuelsberg og Nordnes/Indre Nordnes etterhvert er avløst av et nytt mål, å avskaffe den for gjennomgangstrafikken store irritasjonsmoment, ferjeforbindelsen over Lyngenfjord.

Vi finner faktisk ikke anlegget nevnt i fylkestingforhandlingene før i 1938, da i forbindelse med utarbeidelse av ny vegplan for Troms fylke. Anlegget fikk dengang høy prioritet, skulle tas opp til bevilgning i 1944/45 og gjøres ferdig i løpet av 8-10 år. Dengang het anlegget Skibotn - Samuelsberg - Birtavarre. Og vi husker det ble gjennomført en undersøkelse under krigen med stikning og det hele. Imidlertid, ved krigens slutt påhvilte det store oppgaver med å rette opp et nedslitt og umoderne vegnett, anlegget ble dermed skjøvet ut. Vi fikk ny vegplan i 1949, her var det ramlet langt ned på listen, faktisk stod anlegget sist av reserveanleggene! Og nå var navnet også endret til Skibotn - Birtavarre - Olderdalen.

Men skjebnen, i form av tildels stor arbeidsledighet i vinterhalvåret, kom anlegget til hjelp. Her var fjell i overflod, det egnet seg yppelig til vinterarbeid, så allerede vinteren 1949/50 ruget de første salvene mellom fjellene. Ved Løkvoll kastet karene seg ut i de første akkordene, ikke i maskinell drift, nei det var håndboring den første vinteren. Dette var forøvrig i tråd med ønsket fra myndighetene om at flest mulig skulle sysselsettes for de bevilgede midler. Arbeidet pågikk i retning Birta-



DENNE FOTOMONTASJEN VISER BL.A. KARAKTERISTISK TERRENG, LIVLIG MASKINVIRKSOMHET OG AT BOREVOGNFØRER PETTER NEVERMO IKKE HAR GLEMT GAMLE KUNSTER



varre, det folkerike Mandalområdet (ca. 1100 innbyggere) skulle, forståelig nok, gis vegutløsning først.

Det ble i mange år utelukkende arbeidet i årets første kvartal, resten av året stod alt stille. Imidlertid ble vegbyggingen gitt en ny vri med en særplan, Nord-Norge-planen som her i Troms også gikk under navnet Midt- og Nord Troms-planen. Og Utbygningsfondet kom inn i bildet og det ble mere fart i sakene. Dette skjedd i 1957 og i 1962 kunne første del av anlegget avleveres og året etter resten av parsellen Løkvoll - Birtavarre tils. 15 km. og denne hadde da kostet i alt kr. 6,2 mill.

Men ennå gjensto 34-35 km før forbindelse rundt Lyngenfjord kunne etableres. Og det gikk smått med arbeidet her og, som mellom Løkvoll og Birtavarre, en rekke år med utelukkende sysselsettingsmidler, de første kom i 1958 og det skulle gå 12 år før det ble helårsdrift på anlegget Skibotn - Løkvoll. Men siden da (1970) har det vært bra fart i sakene. På dette anlegget er det nå inklusiv 1973-bevilgningen investert kr. 40,3 mill. og vi må regne med at det vil gå med ytterligere kr. 18,0 mill. før det kan presenteres fullt ferdig.

Og vi kan føye til, trafikk på denne vegen påskynder nødvendig utbedring av tilstøtende veger, Løkvoll - Olderdalen og Oteren - Skibotn, og det betyr atskillige nye millioner før hele ruten er tilfredsstillende.

Etablering av forbindelsen på østsiden av Lyngenfjord betyr en ferjefri E.6/rv. 6 gjennom fylket, en uvurderlig fordel for all transport. For distriktene nord for Lyngenfjord gis det med fremføringen av denne vegen en betydelig bedring av kommunikasjonene, de kommunale politikere i dette området har da også stadig gitt uttrykk for med hvilken forventning de ser fram til den dag vegforbindelsen er et faktum.

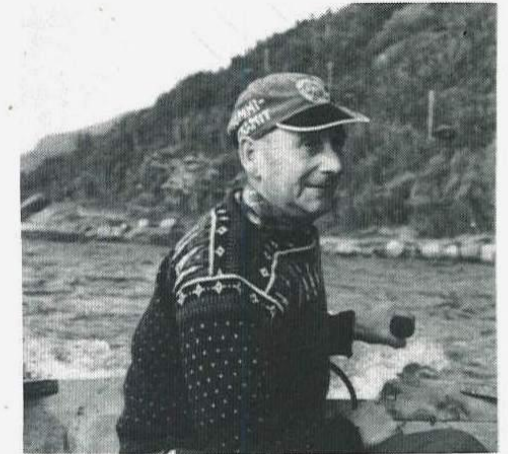
Så langt om vegens betydning, men hva har nå skjedd i disse årene. Anleggsbestyreren, konstruktør Ingolf Moan forteller:

"Det som i første rekke kjennetegner anlegget Skibotn - Løkvoll, og som også på landsbasis gjør det noe spesielt er det høye innslag av ekstraordinær sysselsetting. Det kan nevnes at i inneværende år har en 115 mann e.ord. mot 41 mann ord. fordelt på 2 arbeidsområder. På strekningen Skibotn - Ytre Nordnes arbeider

VEGSJEFEN OG DRIFTS-
SJEFEN ER PÅ BESØK
OG OLAF JENSEN SMILER
FORNØYD OVER SLIKT
FRAMMØTE



ERLING TRETEN OG
ODD MARTINUSSEN I
SAMTALE MED INSPEKTØR
FRA ARBEIDSTILSYNET
SOM NYLIG BESØKTE
ANLEGGET.



VETERANER PÅ ANLEGGET, TIL V. KARL JENSEN OG TIL H: TIL
ALTMULIGMANN HÅKON ISAKSENS OPPGAVER HØRER OGSÅ SKIPPERJØBB

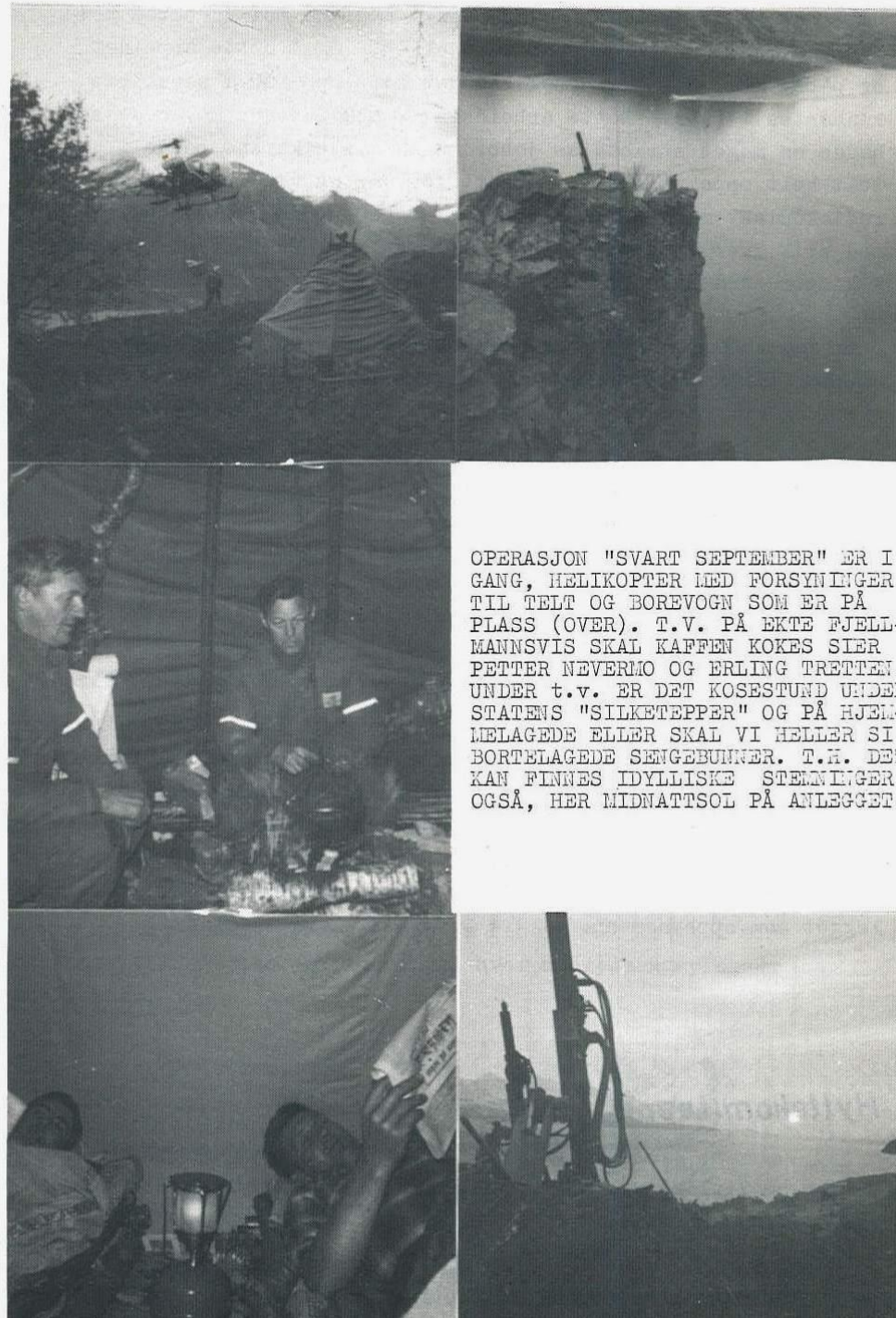
pr. i dag 31 mann ord. og 85 mann e.ord. I området Samuelsberg - Ytre Nordnes driver 7 mann ord. og 30 mann e.ord. Til sammen 18 kokker sørger for at alle får det de trenger av mat og drikke.

Hovedårsaken til at dette anlegget i alle år er blitt "tilgode-sett" med så stor e.ord. sysselsettingsmidler er de store mulighetene for høvelig vinterarbeid dvs. uttak av fjell.

Hovedtyngden av alt arbeidet fordeler seg i det vesentlige på 2 arbeidsoperasjoner, nemlig fjellsprenkning og masseflytting av fjell og jord til fylling i linja. Uttak av fjell har i det vesentlige foregått i periodene med e.ord. sysselsetting. Ved utgangen av 1973 regner en med at totalt utsprenkte masser vil komme opp i ca. 950 000 m³ fast fjell. Storparten av dette er altså tatt ut ved hjelp av handholdte bormaskiner og av delvis uvante folk.

Til masseflyttingen har en, i alle fall i de senere år, vært godt utrustet med stort og tjenelig laste og transportutstyr. Det er i det vesentlige vegvesenets eget utstyr som er nyttet. Dette utstyret vil ved årets utgang i alt ha flyttet på ca. 1,5 mill m³ løse fjell og jordmasser.

Foruten disse vanlige arbeidsoperasjonene har en hatt og vil få arbeider som kanskje er noe uvanlig for veganlegg i Troms. Vegen bygges i et bratt og tildels nesten ufremkommelig terreng med partier med til dels fare både for sneras og steinsprang. En av de vanskeligste oppgavene en står foran er nettopp å sikre vegen gjennom disse partiene. Det er området mellom Ytre Nordnes og Bjørkelv som er mest problematisk i så måte. Foruten den berømmelige Storura har en 5 partier hvor det enkelte år går smale sneras ned mot sjøen. Arbeidet med sikring av Storura startet opp høsten -73. Det var et meget rasfarlig fjellparti ved toppen av ura som måtte sprenges ned før det øvrige sikringsarbeidet med ledemur og overbygg tar til. Dette arbeidet som populært gikk under navnet "operasjon svart september" ble ledet av borevognkjører og skytebas Petter Nevermo. Aksjonen startet ca. 1. sept. og var avsluttet ca. 1. nov. I de to månedene arbeidet varte bodde arbeidslaget, til almenhetens forferdelse, i telt helt oppe ved skoggrensen.



OPERASJON "SVART SEPTEMBER" ER I GANG, HELIKOPTER MED FORSYNINGER TIL TELT OG BOREVOGN SOM ER PÅ Plass (OVER). T.V. PÅ EKTE FJELLMANNSVIS SKAL KAFFEN KOKES SIER PETTER NEVERMO OG ERLING TRETTEEN. UNDER T.V. ER DET KOSESTUND UNDER STATENS "SILKETEPPER" OG PÅ HJEMMEBLAGEDE ELLER SKAL VI HELLER SI BORTELAGEDE SENGEBURNER. T.H. DET KAN FINNES IDYLLISKE STELNINGER OGSÅ, HER MIDNATTSOL PÅ ANLEGGET.

De 5 øvrige rasområdene har en tenkt å sikre mot sneskred ved hjelp av samleskjermer oppe på fjellet. Også dette arbeidet er påbegynt. Som et forsøk ble det satt opp 100 m sneskjerm senhøstes i fjor. Dette arbeidslaget med formann Håkon Jensen hadde en meget strabasjøs jobb. Også disse karene bodde i telt helt oppe på fjellet utsatt for vær og vind og bare med radiokontakt med sivilisasjonen. Begge oppdragene ble utført med slik iver og gåpåhumør at en trygt kan slå fast at de gamle vikinger ennå ikke er utdødd.

I anlegget inngår en 500 m lang tunnel som har voldt en del vanskeligheter. Permanent sikring av tunnelen starter opp til våren og vil ikke være ferdig før i 1974.

Av bruer av noen størrelse har en bare 1, nemlig Mandalelva bru. Denne regner en med vil stå ferdig våren 1974.

Når det gjelder framdriften av anlegget så regner en med å ha grovplanert hele vegen i løpet av inneværende år. Etter planen skal vegen åpnes for allmen ferdsel i løpet av høsten 1974. Mye arbeid vil imidlertid gjenstå til 1975 og 1976, men vegen vil likevel bli så mye ferdig at den vil være et brukbart alternativ til Lyngenferja."

Den daglige ledelse av arbeidet på anlegget Skibotn - Løkvoll sørget de første årene oppsynsmann Ole K. Kristiansen (nå pensjonist) for, og nå har Petter Nilsen oppsynsmannsjobben her. Mellom disse 2 har i kortere perioder også Roald Hjalmsarsen, Olav Solvang og Almar Kaino vært stasjonert på dette anlegget som oppsynsmenn.

Hyttekomiteen

melder om livlig interesse for de hytte-/brakketilbud som har vært gitt de ansatte.

I fjor er registrert 330 utleiedøgn, med Perskogen, Svanelvdalen og Vegås (Malangen) som de mest ettertraktede.

Vi nærmer oss påske og da vet vi det er mange som liker seg i våre hytter og brakker, vi regner som vanlig med stor etter-spørsel.

Hyttekomiteén har fått oppgitt at den kan by fram følgende i påsken 1973.

Skoddebergvatnet, Grovfjord
 Vegnes brøytestasjon, Øse
 Veglund " , Lapphaugen
 Innseth " , Bardu
 Vegvang " , Takelvdalen
 Vegås " , Malangen
 Svanelvdalen, Senja
 Kattfjordeidet, Kvaløya
 Perskogen, Skibotndalen

Sistnevnte inneholder 4 leiligheter.

Henvendelse om benyttelse av forannevnte innkvarteringstilbud må for påsken skje skriftlig til

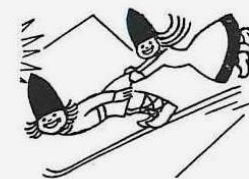
VEGKONTORET, HYTTEKOMITEÉN, POSTBOKS 615, 9001 TROMSØ

innen onsdag 4. april 1973.

I tilfelle flere søker på samme hytte, foretas loddtrekning, dog kommer de som var tildelt hytte i forrige års påske, i siste rekke. Komiteén vil også, hvis pågangen blir stor, som tidligere, se seg nødt til å begrense utlånstiden, slik at de som i forbindelse med vinterferie allerede belegger en hytte fra f.eks. palmelørdag, må vike plass onsdag, slik at ny familie kan overta fra skjærtorsdag. Søkerne bes ta hensyn til dette i sine ønskemål. Videre bes søkerne oppgi hvor mange sengeplasser som trenges.

God påske!

ta skivottene på



Minner fra Senja

ARNE ANDREASSEN FORTSETTER HER SIN BERETNING OM VEGARBEID PÅ SENJA I GAMLE DAGER.

Det er vel artikkel nr. 6 som her skrives om minner fra Senja. Der vil jeg forsøke å samle opp forskjellige begivenheter som gjorde seg gjeldende i forbindelse med vegarbeidet som foregikk i årene 1927-28 og 29. I min syvende artikkel, som sansynligvis blir den siste, vil jeg i det vesentligste fortelle om arbeidet som foregikk i 1930. Eller med andre ord parsellen Svanelvmo - Lenvik grense. Det var denne som det på flere måter ble knyttet de mest dramatiske episoder til når det gjaldt løsningen av det finansielle spørsmål. Vi er da gått inn i de triste og velkjente harde tredveårene. Men mere om dette siden.

Det var særlig fin høst i 1927. Vegarbeidet kunne derfor drives for fullt helt til midt i oktober. De klarte således å nå det mål som var satt, nemlig å få ferdig parsellen Brygghaug - Svanelvmo. De kunne avslutte sesongen med en stab av veltrenede vegarbeidere som etter sommerens "Dyrtempo" hadde forvandlet seg til de rene muskelmenn. Det var nok dessverre en par stykker som hadde måttet gi opp, men ellers hadde alle klart den beinharde oppgaven de hadde blitt stillet overfor da deres navn ble ropt opp av kassereren fire mnd. tidligere. Før jeg går videre synest jeg å måtte berøre med et par ord den enestående naturvennlige måte alt ble gjort på i dette vegarbeidet. Det var ingen som skreik opp og ropte om å spare naturen på den tid, og det var i grunnen ingen som trengte å gjøre det heller, i hvert fall når det gjaldt vegbygging. Det var en fryd å se hvordan alle skråninger ble torvkledd etter snor. Var skråningene høy, ble kledningstorven til og med plugget fast, for at den ikke skulle sige ned før den grodde til. Når en akkord var ferdig brukte som regel formannen og en mann av laget å ta seg noen timer og fare etter og rette opp om der skulle være noe som ikke var som det skulle. En idé som en i mange tilfeller kunne anbefale til bruk også i dag.

Sommeren 1928 ble så parsellen Brygghaug - Torsli bygget, slik at ved slutten av dette år hadde de en ubrutt vegforbindelse fra Svanelvmo til Vangsvik. En drøm var gått i oppfyllelse. Mange tanker, gamle som nye, var blitt til virkelighet, til glede og gavn for hele den befolkning det her gjaldt. Det syntes som om en lys fremtid med et slag kom rasende i møte med et folk som i generasjoner bare kjente til kamp og slit mot en mektig natur, hvor de så utallige ganger måtte vedkjenne seg å bli underlegne. De hadde ikke annet en hest og vogn å bruke på nyvegen, men de var så vel-signet tilfreds med det de hadde. Nu kunne de nå sjøen uten å bryte seg fram gjennom blautmyr og storskog, de kunne bruke hesten til alt det de tidligere måtte ta på ryggen. Gudbevares for en herlighet. En del ungdommer som hadde hatt vegarbeide klarte å skrape sammen så mange kroner at det ble til en sykkel, og da syntes en at behovet for kommunikasjonsmiddel var dekket for all framtid.

I 1929 hadde den økonomiske verdenskrise begynt å spenne sine fangearmer også omkring Norge. Den så ut til å komme som et vedheng til første verdenskrig og dens jobbetid. Bevilgning til vegar o.l. begynte derfor å skrumpe faretruende inn. Det fikk som følge at det dette år ikke ble bygget mere en ca. en km. veg, nemlig fra Svanelvmo til Svanelvplass. Men oppsitternes endelige mål var å få veg videre fra Svanelvmo til grensen med Lenvik slik at det også kunne bli mulig å nå Silsand og Finnsnes. Men som jeg har nevnt ovenfor, vil jeg omtale dette i min siste artikkel.

I det jeg har skrevet tidligere, har jeg ikke berørt noe ved den sosiale sektor ved vegarbeidsdriften i den tid det her gjelder, men som jeg nok synes har krav på å bli tatt med. Når det gjelder dette, tror jeg å ha dekning for å bruke ordet U-land. Der var ingen organisasjon, ingen overenskomst, ingen avtale av noe slag, såvel på det lønsmessige som på det sosiale plan. Alle stod makteløse her, enhver fikk skjøtte seg sjøl så godt en kunne. Pengene som ble bevilget skulle gå til opparbeidelse av veg og intet annet, det hadde også kassereren sagt utallige ganger så

det var ikke noe å gjøre med det, det måtte aksepteres, det ble slik som kassereren sa. De minner jeg har fra dette er alt annet en lyse, men en tenkte vel dengang ikke så mye over hvor vondt arbeideren mange ganger sleit uten såpass som et tak over hodet når de skulle spise. Så lenge arbeidet foregikk i bygdene eller i nærheten, kunne det ennu være så som så, da var det skikk og bruk at de fikk smette seg inn på gårdene når været var stygt, når de derimot kom i utmarken ble det værre. Jeg husker så godt at på styggeværdsdager ble trillebårene satt med armene i marka og røyst opp to og to mot hverandre slik at de dannet et røst. Her kunne det da med nød og neppe presses to mann under hvert slikt bærerøst. Det var dog litt bedre enn å sitte på åpen mark i sydvestkuling og regn. En kan nok tenke seg at maten ikke alltid smakte like godt under slike forhold. Ellers var høyhesjene yndede tilholdsted som spisebrakkor, som regel gav de bare ly for vind og regn. Det var sorg blant arbeiderne når høyet ble tørt og hesjene tom, da var også den muligheten forbi. Det var vel mange som lot høyet stå i hesjene i lengste laget etter at det var tørt, slik at de kunne nyttes til dette bruk lengst mulig. Var et lag eller to så heldig å komme i nærheten av en utmarkløse syntes det som om dette problem var løst på en måte som ingen kunne få bedre. Jeg minnes også at der på enkelte låver ble rigget til med kasser og planker og innrettet på beste måte for å tjenestegjøre som spiseroom. Hustrig og kaldt kunne det mange ganger være, men likevel bedre en intet. Det eiendommelige ved dette var at alle syntes tilværelsen var bra, og humøret var det ingenting i veien med, det syntes som om det alltid var på topp. Når jeg nu ser tilbake og tenker på alt dette må en faktisk bare si: "Du forunderlige verden". Det er dog skjedd noe i den siste generasjon, og bra er det.

Når det gjalt utbetaling av lønningene var forholdene just ikke bedre. Det var herredskassereren i Vangsvik som var tillagt oppgaven som lønningsjef. Skulle en ha kontakt med kassereren i slike anliggender måtte du gå 17 km. til Vangsvik, og tilbakelegge de samme i retur. Det var ikke noe spørsmål om det, det måtte være slik. Disse møtene med kassereren kunne mange ganger bli alt annet enn hyggelig. Det var nok de som måtte vandre ut av kassererkontoret like pengelens som de var da de gikk inn.

Det er vel langt riktigere å betegne disse akkordoppgjørene som en avregning i stedet for lønning. Det var nemlig det de i så mange tilfeller ble. Jeg har tidligere fortalt om 50% skattetrekk som ble trukket med hård hånd. Men dette var ikke nok. Kassereren var også kommunens mann, så hadde en skatterestanser fra tidligere år, - og det hadde de fleste - så måtte du vennligst gå med på kassererens forslag om å la deg trekke etter en høyere rate. Men det var heller ikke nok. Dersom en da i tillegg hadde en del handelsgjeld, - og det hadde også de fleste - så måtte kassereren be om å få et trekk på denne iflg. de krav som var innlagt av handelsmannen. Det var derfor ikke å undres over at vegarbeiderenes møte med kassereren på kontoret under nevnte forhold i mange tilfeller ble å fortone seg som de rene sammenstøt. Utøvelsen av kassererens plikter som skatteoppkrever, og den rett han med loven i hånd kunne påberope seg i dette yrke hadde tidligere ikke levnet noe særlig godt forhold mellom ham og den almene hop. Men en viss respekt stod det av skatteoppkrevningen i sin alminnelighet, det var ikke å komme forbi. Det var derfor ikke så få av vegarbeiderne som fikk denne forunderlige skjelvingen i kroppen når de var på tur til kassererkontoret. Det følte liksom føttene ville gå en annen veg, det var samspillet mellom kropp og sjel som kom i ulage, det hadde kanskje sin forklaring i alle de ganger de tidligere i sitt liv hadde forlatt kontoret i en nedtrykket sinnstemning, når det meste av deres tilgodehavende har gått opp i trekk. En forunderlig respekt stod det forresten av det monstrum av en kasse, som rakk fra gulv til tak, utstafert med en del figurer i gammeldags motiv, og hvor det på en svær jerndør stod skrevet med store gotiske bokstaver:

TRANØEN HEREDSKASE

1879

Når kassereren hadde skrevet ferdig bilaget for akkordoppgjøret brukte han å tromme med fingrene i bordplaten, så tørrhostet han et par ganger før han reiste seg fra stolen og tok på innerlommen i vesten etter kassens to nøkler og satte dem i låsen på den svære jerndøra. Denne handlingen var høydepunktet i ekspedisjonen hvor den stakkars klient nesten ikke torde puste i spenningen over om han skulle få noe penger, og i tilfelle hvor mye?

Det var selvsagt alltid beroende på hvor mye kassereren hadde trukket, og ofte var det i meste laget. Det vel de fleste hadde i tankene når de stod der bak diskplaten og iakttok kassererens bevegelser var at de måtte få så mange kroner at det ble til en sekk mel, litt kaffe og margarin, og kanskje ei spann sirup, slik at familien klarte seg med mat til neste oppgjør. Oftest fikk de det, men jeg vet også det hente at det var de som ble fri. De kom i en særlig vanskelig situasjon. Det var jo nesten en skam for de som hadde vegarbeide å komme til handelsmannen å be om å få varer på borg. Men det hente at de måtte det, og litt kunne de også få, når de hadde bevis fra kassereren på at et tilstrekkelig beløp var trukket på deres gamle gjeld. Ja, slik var forholdene for vel 40 år siden. Måtte det anspore oss til å tenke om ikke annet, og gjerne i tankene sende en takk til dem som i denne tid gikk foran og ryddet vegen for oss.

I forbindelse med disse oppgjørene på kassererkontoret må jeg tillate meg å fortelle en liten historie som på en måte var trist, men samtidig også ganske pussig. Det var han Stor-Olai, som dere hørte litt om i min forrige artikkel, - som en dag etter arbeidstid skulle til kontoret for å få oppgjør. Han hadde hørt at akkordoppgjøret var kommet. Nå var Olai kanskje ikke av dem som fant opp kruttet, men det som ikke var gitt her, var til gjengjeld gitt i overflod når det gjalt krefter. Han var godlynt som få, men ble han engang sint var han helt styrlaus. Dessverre var der svære skatterestanser og gjeld som hvilte på hans rygg, og han var av dem som nesten aldri fikk en øre etter et oppgjør. En stor uanføkk på 7 - 8 var til forsørgelse så det var ikke noe under at gjelden var blitt stor. Ho Tina, kona hans, har nettopp fortalt om at det siste av mel hadde ho bakt om formiddagen, men det ble ikke mere en til fem brød, så ny forsyning av mel ble nødvendig så snart som mulig. Da skjønnte Olai at han måtte til handelsmannen med det samme. Kanskje ble det ikke annet en dette beviset fra kassereren som en hver eneste gang måtte vise for seg. Den nye gjelden en på denne måten fikk var nå kanskje større enn den gamle for alt det han visste. Han tenkte at det må bli satt en stopper for denne fremgangsmåten jo før jo bedre, og forplikter seg på at

denne gangen skulle det ikke lykkes for kassereren og trekke hele oppgjøret på gjeld og skatt. Det skulle være både visst og sant. Da han omsider kom ned på kontoret satt kassereren nett nu og regnet sammen fattigunderstøttelsen fra kommunen til trengende for første halvår. Dette medførte selvsagt at ikke humøret var på det beste, men det var det heller ikke hos han Olai. Hele den lange vegen han hadde gått har tankene bare vært opptatt med den forbaska urett og elendighet som en støtt skulle bli utsatt for. Gikk du inn i ekteskapet og utfylte det til punkt og prikk, med mange barn, ja etter lovens bokstav, så skulle samfunnet stille det slik at du ikke klarte å fø dem. Nei, denne gangen skulle kassereren få med han Olai å gjøre, det kunne han lite på.

Han varslet fra med det samme at han skulle ha 100,- kroner kontant, endevendte skråa i munnen og la den store håndlabben på diskplata. Kassereren snudde seg i stolen og stirret Olai i øynene men sa ingen ting. Han hadde tatt frem papirene og holdt på med avregningen. I dag kjente Olai ikke noe til den nervøsiteten som så ofte hadde plaget han før på dette kontoret, så han sa like godt at det måtte være 125,- kroner. Kassereren hørte hva som ble sagt og reiste seg fra stolen og dro opp jerndøra i kassen og tok ut av et bankobrev to tikronessedler som han la på disken til Olai og sa versågod. Da ble han Olai så sint at ansiktet bleknet like i øreflippene, han famlet med de store hendene etter kassereren som skjønnte at nå var Alvorets stund kommet og smatt ut gjennom det åpne kontorvinduet med Olai hakk i hæl, men var heldigvis for stor og hadde for dårlig teknikk til å komme ut den vegen, det ble bare handa som rakk i litt av vesteryggen og ble Olais bytte i første akt. Han måtte snu for å komme seg ut den naturlige veg. Alt dette rabalderet hadde vekket "Bobb", en stor svart hund som kassereren eide, og som i øyeblikket hadde ligget og blundet i vedskotet ved siden av kontoret. Han kom ut som en rakett i bjeffende firsprang med hårene reist som bust langs ryggen. Hunden oppfattet straks hva som hadde hent og sprang på han Olai og klappet den store kjeften om støvelleggen hans. Olai ble livende redd og skjønnte at slaget var avgjort og tapt. Han ropte om hjelp, og det fikk han. Men "Bobb" slapp ikke taket før kassereren gav befaling om det.

Dette opptrinnet førte til full forsoning mellom de to. Kasseren omregnet det hele og Olaf fikk 150,- kroner til stor glede for både seg selv og ho Tina. Så mye kontant kunne han ikke huske at noen tidligere hadde fått i et akkordoppgjør, og det var ufattelig at han skulle bli den første ut av kontoret med så mye penger.

Da der nu var hele 17 km. sammenhengende veg ble det også nødvendig å tilsette vegvokter. Denne jobb ble tildelt en mann som i mange år arbeidet sammen med Meier Ervik på den såkalte statsvegen opp gjennom Vikadalen og videre på kolonisasjonsvegen fra Lillevassmyr til Torsli. Han ble svært glad på sine egne vegne for denne jobben, som på mange måter ble ansett for å være av en fastere karakter enn å være tilfeldig sesongarbeider. Men forskjellige episoder ble gjennom årene å knytte seg til både vokteren og jobben. De vegtrafikerende som på den tid brukte vegen var i hovedsaken kjørere med hest og vogn, fotgjengere og noen få syklistere. Disse ble etter hånden ofte konfrontert med de regler og normer som skulle gjelde for deres bruk av vegen, særlig gjaldt dette hestekjørerene. Jeg husker bl.a. et par av de viktige restriksjoner som høytidelig ble kunngjort. "Det var strengt forbudt å kjøre vognen etter et spor. Kjørereren hadde plikt til å påse at hestens gange til enhver tid ble styrt slik at der ikke danner seg hjulspor". Var det regnvær og vegen blaut måtte der "Nøye bevoktes" at ikke lassene ble lesset for



FRA ARBEIDET PÅ VEGEN MELLOM
SVANELVMO OG SVANELVPLASS.
ET AV LAGENE SOM DREV HER I
1929. DESSVERRE HAR VI
INGEN NAVN

tung. Vokteren var ivrig og tru i den tjeneste han var satt. På vegen var han stadig, sent og tidlig, og mere enn en gang ble kjørerene huket for forbrytelser mot reglementet. Da var det ikke annet å gjøre enn å be om nåde, og love bot og bedring. Og vokteren måtte la nåde gå for rett, men neste gang du ble grepet i synden kom ikke nåde på tale, da måtte du rapporteres. Så vidt jeg husker var det vel ingen som ble det.

Det andre påbudet som vokteren forkynte var nemlig: "Det var forbudt for en kjører å bruke en vogn med lass på vegen der som "Hjulskonningen" var under 3 tommer". I denne sammenheng må jeg opplyse at der faktisk ikke var mange som hadde vogner som tilfredstillet dette krav, men de måtte brukes likevel. På tross av alt, gikk det lang tid før vokteren klarte å få registrert de som påviselig hadde ulovlige vognhjul. Kjørerene var usedvanlig flink for å ikke treffe vokteren på vegen. De hadde som regel teften av hvor han befant seg, og da var det en enkel sak å legge kjøreruten utenom selve nyvegen til de regnet med at han var passert. Men denne taktikken ble snart oppdaget, derfor la vokteren seg på lur til det rette øyeblikk kom, for å tre frem med tommestokken i handa, og slik grep han dem i synden og overtredelsen en for en. Påtalen ble i dette den samme som jeg ovenfor har nevnt for forbrytelse mot første punkt.

Det var vel på mange måter ikke så enkelt å være vegvokter da som nå. I denne forbindelse må jeg tillate meg å sitere et par punkter av vedtak i Troms Amtsting til instruks for vegvoktere, riktignok fra 1903, men som vel ikke var så synderlig meget forandret til den tid det her gjelder. Hør bare hva vi finner i instruksens under pgr. 3, "Veivokteren skal til enhver Tid være forsynet med følgende Redskaber, til hvis Anskaffelse han en Gang for alle erhoder en Godtgjørelse af kr. 30,- og som han deretter har at vedlikeholde og fornye: 1 Håndvogn med Kasse eller Trillebør, 1 Dobbelhakke, 1 Tværøx (Rodøx) 1 Spet, 1 Spade, 1 Stenslæge, 1 Pukkhammer, 1 Jernskrabe til Borttagning av Søle, 1 Grusrive, 1 Veidæksmal og 1 20 Meter lang Målsnor. Ved Veivogterens Afgang bliver Redskaberne Kommunens Eiendom".

Det var jammen litt av et lagerhold for våre vegvoktere den gang. Og instruksen omfattet ellers litt av hvert, som dette i pgr. 4, "Veivogteren må ikke i Arbeidstiden indlate seg i unødig og tidspillende Samtale med de Veifarende eller andre, men alltid skjøtte sitt Arbeide med Flid".

"Bliver Veivogteren utjenestedyktig formedelst Sykdom eller andet mere end 3 Dage, skal han på egen Bekostning og eget Ansvar skaffe en brukbar Stedfortræder."

Dette var som sagt et lite sitat av den gjeldende instruks, og antakelig den første i Troms.

(forts.)

VEGKONTORETS

FØRSTE SKRIVEMASKIN



At folk som arbeidet på kontor før i tiden hadde penere håndskrift enn de som arbeider der i dag er lett å konstatere ved å lese i gamle kopibøker. Med dagens travelhet blir nok håndskriften i stor utstrekning forsømt, og blir ofte mer eller mindre uleselig. Man har jo skrivemaskinen - elektrisk sådan - og på den er det så meget snarere å skrive sine brev.

I vegkontorets arkiv har vi imidlertid kopibøker for 38 år med bare håndskrevne brev.

I 1911 ser det ut som amtsingeniøren i Troms begynte å tenke på anskaffelse av skrivemaskin. Den 30. mai 1911 ble det sendt forespørsel til Veidirektøren og bedt om uttalelse i saken. Da hadde maskinskrevne brev begynt å bli vanlig i forretningslivet.

Veidirektøren svart 8. juni s.å. Her ble opplyst at man hadde



GLØTT FRA PENSJONIST-
MØTET PÅ FINNSNES

VEGSJEF BJ. HAUGMOEN
OVERREKKER EN LITEN
MINNEGAVE TIL NELIUS
ANTONSEN

Her de trauste menn,
fra v. Julius Blomli,
Kristian Olsen, Sverre
Sollid, Nelius Antonsen
Anton Lundvoll, og
Harald Pedersen.



DANIEL MARTINSEN
UNDERHOLDER

FRA MASKINFRONTEN

POSTKORT

Kan sendes
ufrankert
i Norge
Statens Vegve-
sen vil
betale porto

SVARSENDING
Avtale nr. 930/43

Statens Vegvesen,
VEGSENTRALEN,
9040 NORDKJOSBOTN

Eksempel på utfylling:

Jeg har skiftet olje på motoren i dag, dato 5. mars 1973
og timetelleren står på 5735 timer.

* Filter skiftet/~~ikke skiftet~~ på motoren.

Avsender: Olle Olsen

Maskin nr. 535-12

* Stryk det som ikke passer.

SYSTEMATISK VEDLIKEHOLD.

Vi vil på denne måte minne alle maskinkjørere om det lille postkortet, som forhåpentlig alle har fått tilsendt eller utlevert, og som ovenfor er vist i for- og baksida. Hensikten med dette postkort er å få en hurtig og riktig rapportering av de forskjellige maskiners motorgangtimer, etter timeteller, som igjen skal legges til grunn for de rutinemessige besøk av servise-

inspektørene. Dette skal være en forsøksordning, og en vil presisere at maskinrapporten alikevel skal føres som vanlig.

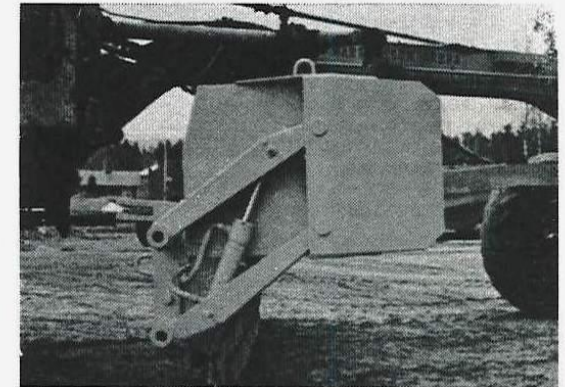
På maskiner hvor timetelleren ikke er i orden, bør dette rettes snarest. Er det maskiner som ikke er utstyrt med timeteller, kontaktes en av våre maskinoppsynsmenn, som undersøker om teller kan monteres.

Som man ser kan postkortet sendes ufrankert, det er ferdig adressert, og det som skal føres på baksiden er meget lite.

Vi har således lagt vekt på at denne rapporteringen skal være så enkel som mulig, og håper bare at alle maskinkjørere husker å stikke ett kort i postkassen etter hvert oljeskift på motoren.

G.B.

**Veihøvel eliminerer
sjenerende snekanter
foran innkjørsler**



Her ser man oppsamlings-bladet i hevet stilling.

Ved snerydding i boligområder oppstår det ofte problemer med den tunge sne- og is-kanten pløgen legger igjen foran innkjørsler. Mange steder har man innført en rutine hvorved ryddemannskapene med hånd eller med en egen traktor fjerner disse hindringene. Denne form for opprydding er imidlertid både kostbar og tidkrevende.

En svensk produsent av sneryddingsmateriell har imidlertid kommet med en annen løsning, ved å montere en oppsamlingsenhet i veihøvlens høyre side. Den består av et permanent

feste, tilpasset forskjellige typer veihøvler, og et blad som er montert på et parallelogram. Bladet heves og senkes av en hydraulisk sylinder som er koblet til høvlens hydrauliske system. Hydraulikken kan også holde bladet i trinnløst innstillbar avstand fra veioverflaten, dessuten kan bladets vinkel til høvelbladet innstilles manuelt.

Ved passering av et gatekryss eller ved forbikjøring av en innkjørsel senkes bladet og hindrer sneen i å legge seg igjen der. Bladet heves igjen når strekninger er passert. Innretningen ble testet i praktisk drift i fjor.

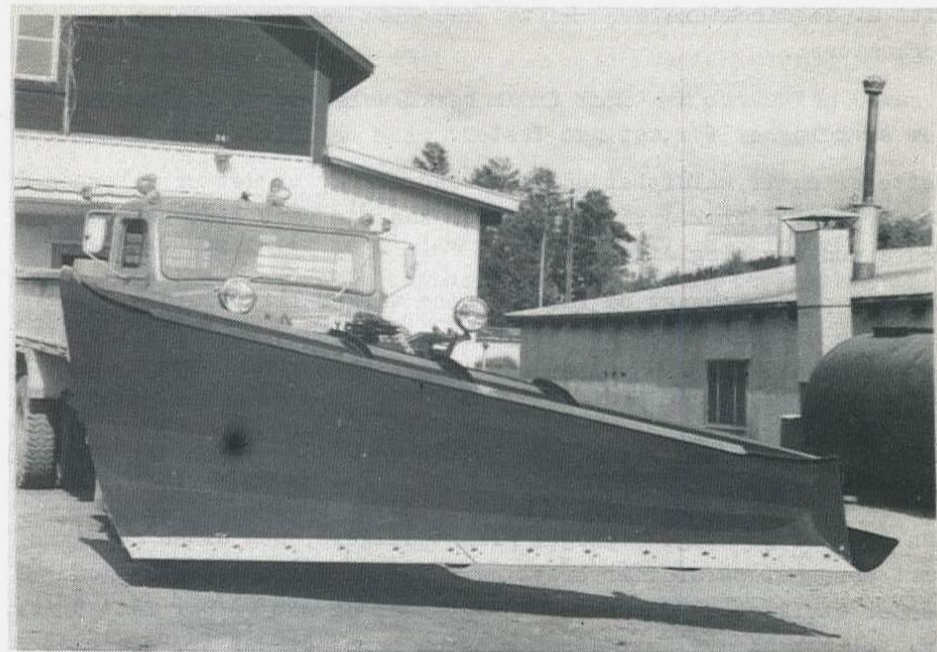
Denne nyheten hørtes så interessant at vegvesenet øyeblikkelig lot 1 stk. av denne innretningen, kalt Svedala-Arbrå, innkjøpe til veghøvel 520-36 fører Alfons Pedersen, Storsteinnes, hos vegmester Helge Lundberg i område 5.

I vinter skal det eksperimenteres med denne og se om den virker etter sin hensikt.

Pris ekskl. moms kr. 6.300,-.

Nytt om ploger, plogfester og plogløfter

Nytt er det vel i grunnen ikke at det finnes utstyr som gjør det mulig å kjøre med plogen oppløftet i stedet for å skyve den foran bilen. Heller er det vel ikke noe nytt at det finnes en-veis ploger, som kaster snøen til en side i stedet for til begge sider, som den vanlige spissplog. Og det skulle i alle fall ikke være noen nyhet at sammenkoblingen mellom plog og bil skal være standardisert. Altså slik at en hvilken som helst brøytebil skal kunne passe inn i alle ploger. Men for å ta det siste først. Det har nok i mange år eksistert en form for standard når det gjelder sammenkoblingen mellom plog og bil, altså plogfestet. Men det har liksom ikke fungert slik det burde. Og hovedårsaken til dette skyldes nok først og fremst



DIAGONALPLOG ELLER EN-VEISPLOG

at vi, sansynligvis som det eneste fylket, i stor utstrekning har beholdt det såkalte "langfestet". Vi har vel omtrent like mange langfester som platefester. Dermed ikke være sagt noe galt om langfestet. Det har sikkert sine fordeler. Men det er i alle fall meget vanskelig å få til en standard festeordning mellom plog og bil, som passer både for langfestet og platefestet. Og standard skal det bli. Vegdirektoratet har fastlagt "ny standard for feste av frontmontert snøplog til bil" gjeldende fra 1. oktober 1972. Bestemmelsene er således allerede trådt i kraft, og skal suksessivt innføres over hele landet. Som en følge av dette vil langfestet etter hvert forsvinne helt. Ombygging av eksisterende ploger og plogfester skal allikevel bare gjøres i den utstrekning man finner det hensiktsmessig.

Den nye standard vil derfor først og fremst komme til anvendelse ved montering av nye plogfester, og undertegnede vil gjerne bli kontaktet før nye fester monteres, eller når plogløftere skal anskaffes. Forøvrig finnes de nye bestemmelse i ett lite hefte ut-

gitt av Vegdirektoratet. Heftet kan fåes ved henvendelse til vegkontoret.

I samme hefte vil man også finne beskrivelse av plogløfterne, som er beregnet for det nye festet.

Dette er en trykkluftbetjent løfteanordning, og det er allerede ca. 10 stk. i bruk. Hittil har man kanskje vært litt betenkt med å montere plogløftere.

En tung plog opphengt på rammehornene virker litt brutalt. Det er mulig at denne forsiktighet har vært overdrevet. I alle fall er det stadig flere som sier seg interessert i plogløfter, og det ser ut for at den er kommet for å bli.

Den siste nyhet som altså ikke skulle være noen nyhet, er diagonalplogen eller en-veis plogen.

Man kjenner jo diagonalploger fra tidligere, men disse har ikke vært beregnet på ordinær brøyting. Det er derimot den plogen som er utviklet av det svenske vegvesen, og som vi har fått 5 stk. av. Vel nok har vi hatt disse plogene bare ett par år, men rart skulle det være om ikke denne plogtypen kommer til å bli mye etterspurt i tiden fremover, spesielt der det er stor trafikk. Denne plogen kaster all snøen til høyre, noe som er en stor fordel for møtende trafikk. Den har en større effektiv arbeidsbredde, og det hevdes at den gir bedre vegbane enn de vanlige spissploger.

G. Berntsen

FØRSTEHJELP

VI FORTSETTER HER MED LITT REPETISJON AV KUNNSKAPER OM FØRSTEHJELP.

B E V I S S T L Ø S H E T

En førstehjelper må kunne behandle en bevisstløs person, og bør derfor ha kjennskap til de forskjellige typer av bevisst-

løshet, hva det er som forårsaker bevisstløshet, og hvordan man stiller diagnosen på den.

Når vi snakker om bevisstløshet, må vi huske på at alle mennesker er bevisstløse noen timer i døgnet - den naturlige søvn. Denne skiller seg fra det vi skal snakke om ved at vi vekkes ved enkle midler fra søvnen, mens den syklige bevisstløshet ikke kan påvirkes på denne måten - selv om mange vil forsøke dette i den aktuelle situasjonen. En sykkelig bevisstløshet som varer over lengre tid, kaller vi KOMA.

DE FORSKJELLIGE TYPER AV BEVISSTLØSHET OG DERES ÅRSAKER.

1.) Mangel på surstofftilførsel (oxygen) til hjernen.

Dette vil forekomme ved alle former for kveling, enten det nå skyldes strupning, lungeskader, lammelse i pustesenteret eller ødeleggelse av de røde blodlegemer. (Kullosforgiftning). Svikt i blodtilførselen til hjernen på grunn av sjokk, vil også føre til bevisstløshet.

2.) Skade av hjernevevet.

Hodeskader er en meget viktig årsak til bevisstløshet. På den ene siden har vi hjernerystelse, hjerneblødning, eller knusning av hjernemassen (hjernevevet) - altså ferske skader. Også gamle skader kan gi bevisstløshet, nemlig i form av fallesyke.

3.) Påvirkning av hjernen med giftstoffer.

Det beste eksempel her er de vanlige sovemidler, som i normale doser gir almindelig søvn, mens det i store doser vil gi KOMA. Andre eksempler er alkohol og morfin, men også gifter som kroppen lager selv, kan virke slik på hjernen at en blir bevisstløs.

4.) Bevisstløshet på grunn av sterk varme eller kulde.

Det mest almindelige i forbindelse med varme er vanlig besvimelse. Pasienten er blek, pulsen svak og oftes meget hurtig. Heteslag.

Huden er varm, tørr og rød, pulsen hurtig, legemstemperaturen er forhøyet og pasienten kan gå dypere og dypere inn i bevisstløsheten - endog dø i løpet av kort tid.

Saltmangel - kramper.

Vi mennesker skiller ut en god del salt med svetten. Der som vi svetter særlig mye, kan vi miste så mye salt at kroppen kommer i underskudd av dette stoffet.

Det kan da komme svære kramper.

Ofte vil vi finne pasienten angrepet samtidig av begge de to overfor nevnte tilstandene.

Avkjøling.

Ved større forfrysninger kan en gå i sjokk, og derved bli bevisstløs.

DIAGNOSEN VED BEVISSTLØSHET.

I det enkelte tilfelle vil det ofte være ganske klart hva som er årsaken til bevisstløshet. Vi finner tegn til slag mot hodet, vi oppdager en giftflaske på gulvet, eller vi kjenner gasslukkt i rommet. Hvis ikke årsaken er klar, kan diagnosen ofte være vanskelig. Her skal jeg bare fremheve forhold som kan være nyttige å kjenne til for førstehjelperen. Det vi lett kan undersøke er

- a) Huden, dens farge, fuktighetsgrad og temperatur.
- b) Pusten, dens dybde og hastighet.
- c) Pulsen, dens styrke og hastighet.

Altså: Husk - Huden - pusten - pulsen.

HUDEN KAN VÆRE:

Blek, ved sjokk og vanlig besvimelse.
Blålig ved kvelningsfare og hjertefeil.
Rød ved kulløsforgiftning og heteslag.

PULSEN KAN VÆRE:

Svak - hurtig ved sjokk og vanlig besvimelse.
Sterk - hurtig ved heteslag.
Langsom ved hjerneskadene.

PUSTEN KAN VÆRE:

Svak, uregelmessig ved lammelse av pustesentret.
Kort, hurtig ved kvelningstilstander ved f.eks. skader i lungene

og kulløsforgiftning.

Stinkende av flytende giftstoffer.

BEHANDLING AV BEVISSTLØSE PASIENTER.

Det er meget viktig å finne årsaken til at en pasient er bevisstløs. Så godt som mulig må en prøve å fjerne årsaken. Bevisstløshet i seg selv er ikke farlig, den er et tegn på at der ligger en farlig tilstand under, og det er denne vi skal behandle.

Altså:

FINN ÅRSAKEN OG FJERN ÅRSAKEN NÅR DETTE ER MULIG.

For å nevne noen praktiske eksempler: Kulløsforgiftet pasient skal snarest bringes ut i frisk luft.

Blødninger skal stoppes hos sjokkpasienter.

Pasienter med heteslag skal bort fra varmen, osv.

FORSIKTIG FRAMFERD.

Så lenge en ikke er klar over årsaken til at en pasient er bevisstløs må en vise den yderste forsiktighet når en undersøker og flytter ham. En må alltid regne med at det kan finnes alvorlige skader som kan bli meget værre med uforsiktig behandling.

Når det gjelder en pasients stilling ved førstehjelp og under transport, kan en si som en fast regel:

BLEK HUDFARGE - hodet lavt.

RØD HUDFARGE - hodet høyt.

En skal ALDRI prøve å gi drikke til en bevisstløs pasient. Han vil nemlig være ute av stand til å svelge, og drikken går derfor i vrangstrupen, dvs. i luftveiene.

Resultatet av dette kan i verste fall bli kveling - eller en kan få lungebetendelse.

Det skulle være en selvfølge at en ikke prøver å ryste i en bevisstløs pasient for å få han våken, men en kan se ukyndige folk prøve dette.

En skal aldri prøve å fremkalle brekkinger hos en bevisstløs pasient, selv om en tror at han har svelget giftstoffet.

Det han brekker opp, kan lett gå i vrangstrupen - liksom det han drikker.

H U S K !
V A R S O M H E T
V E D
B E V I S S T L Ø S H E T.



Aller helst ville vi nådd jublantene med en blomsterhilsen i det minste, men så langt er vi dessverre ikke kommet. Imidlertid, våre hilsener på åremålsdagene er ikke mindre hjertelig av den grunn.

Vi gratulerer med

50 ÅR

Sjåfør Eldar Augustinussen, Tromsdalen	21/1
Lagerformann Martin Rognli, Nordkjosbotn	19/2
Anleggsarbeider Sverre Selquist, Vannakammen	22/3

60 ÅR

Vedlikeholdsarbeider Arthur Berg, Tennevoll	15/3
Anleggsarbeider Emil Bjørkli, Gratangsbotn	16/3

NYE PENSJONISTER.

Ved årsskiftet sluttet følgende etter oppnådd aldersgrense:

Anleggsarbeider Julius Blomli, Bardu

Vegvokter Jens Jai obsen, Straumfjordnes
" Nikolai Nilsen, Gratangsbotn
" Harald Pedersen, Keianes
Vedlikeholdsarb. Arne Samuelson, Lyngseidet
Vegvokter Hilbert Sandnes, Straumfjordnes
Anleggsarbeider Ibenhard Åsheim, Bogen i Kvæfjord

Alle disse kan se tilbake på en lang virksomhet i vegvesenet og vi vil rette en takk til hver især og ønske dem alt godt i tiden framover.

† DØDSFALL



Den 17. januar 1973 løp det triste budskap inn, Jens Oppheim, Lyngseidet var død, nær 67 år gammel.

Jens Oppheim kom med i vegvesenet i ganske ung alder. Først som vanlig vedlikeholdsarbeider, hans lederevne gjorde ham snart som en myenyttet bas i en rekke utbedringsarbeider i Lyngen og nærmeste distrikter.

Oppheim var en allsidig kar og dette kom vel med etter at vedlikeholdsdriften ble omorganisert, han ble den selvskrevne patruljefører, et arbeid han skjøttet til alles tilfredshet til det siste.

I organisasjonslivet var Jens Oppheim en aktiv støttespiller og har da også innehatt en rekke tillitsverv i vegarbeiderforeringen bl.a. tillitsmann for Lyngen distrikt.

Vi har mistet en solid medarbeider og blant hans arbeidskamerater vil savnet av en humorfylt venn være stort.

Statens krav på dekning av sykelønn og erstatning etter skader i eller utenfor tjenesten

VEGDIREKTORATET HAR I RUNDSKRIV NR 31 DEN 16. FEBRUAR BEDT GJORT KJENT FØLGENDE:

"REFUSJONSKRAV MOT SKADEVOLDER/SKADEVOLDERS FORSIKRINGSSKAP I FORBINDELSE MED UTBETALING AV LØNN - SKADEBOT OG ERSTATNING UNDER SYKEFRÅVÆR ELLER VED DØDSFALL PÅ GRUNN AV SKADE PÅFØRT I ELLER UTENFOR TJENESTEN.

Forbruker- og administrasjonsdepartementet har i rundskriv P-10/73 av 25. januar 1973 uttalt følgende:

"I henhold til tjenestemannslovens §11 har staten regessrett overfor skadevolder for utbetaling av lønn, skadebot og erstatning etter lønnsregulativets §§8, 9 og 10 i forbindelse med yrkesskade (tjenesteulykke), jfr. Personelhåndboken pkt. 214.10-9. Tilsvarende regressrett er i praksis tilkjent staten når det gjelder de ytelser som staten utbetaler under sykefravær for skade påført utenfor tjenesten, jfr. bl.a. høyesterettsdom av 7. februar 1939, inntatt i Rettstidende 1939 side 45, flg.

Forbruker- og administrasjonsdepartementet er gjort kjent med at det synes å være behov for nærmere direktiver for behandlingen av slike refusjonskrav, idet det under tiden blir unnlatt å fremme krav, hvor det foreligger grunnlag for regress. Dette henger antakelig sammen med at sykdommens årsak ikke fremgår av legeattest og at lønnsutbetaling ofte foregår sentralt.

En ber derfor om at de ansatte i samtlige departementer og underliggende institusjoner gjøres oppmerksom på ovennevnte regler som regress, og at de gis pålegg om å gi utførlige opplysninger til vedkommende personalkontor om skadens årsak hvor sykefravær skyldes skade påført av tredjemann og arbeidstakeren mottar lønn eller skadebot på grunn av sykefraværet. Spørsmålet antas særlig å bli aktuelt i forbindelse med trafikkskader.

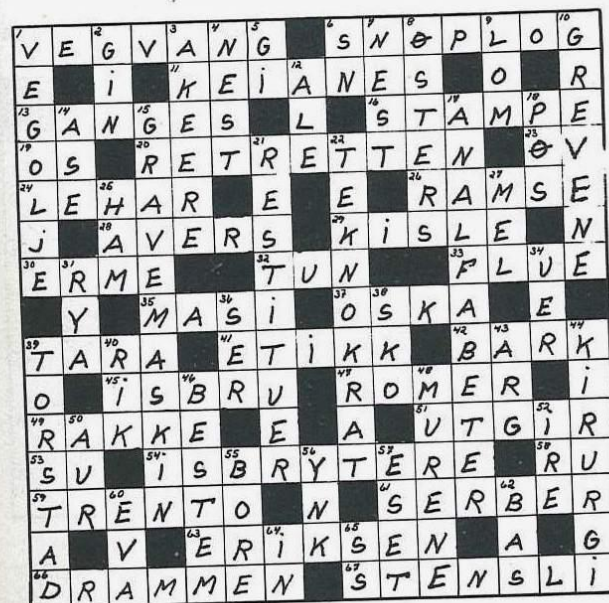
En ber for øvrig oppmerksom på, at for skadetilfelle som er

inntruffet/inntreffer etter 1. januar 1971, faller en trygdets erstatningskrav - og derved statens refusjonskrav - bort for et beløp som svarer til Folketrygdens utgifter og ansvar på grunn av skaden, unntatt for de tilfelle hvor skaden er voldt forsettlig, jfr. Lov om folketrygd §18-7.

Vedkommende departement eller den det gir fullmakt må i det enkelte tilfelle ta standpunkt til om refusjonskrav skal fremmes overfor skadevolder/forsikringsselskap."

En ber om at tjenestemenn og arbeidere som har krav på lønn av vegvesenet under sykepermisjoner blir gjort kjent med dette rundskriv. Videre ber en om at de blir pålagt å gi sin nærmeste tjenestemyndighet utførlige opplysninger om skadens årsak når sykefravær skyldes skade påført av tredjemann.

Mulige sykefravær av grunner som foran omhandlet, bes innberettet hit med alle nødvendige opplysninger. Det skal da her bli tatt standpunkt til om hvorvidt det skal fremmes refusjonskrav overfor skadevolder/forsikringsselskap."



LØSNING PÅ KRYSSORD

I NR. 4 1972

Ikke så overvettets stor deltakelse i vår første konkurranse, det kom inn 15 løsninger, her var også deltakere fra andre deler av landet og det syntes vi var morsomt.

Jan Pettersen, Vegkontoret, Tromsø ble trukket ut som den lykkelige vinner av konfekten.

Kryssord

Her er Loyd Lauritsen med en ny kryssordnett, løsningen må vi ha innen 10. mai 1973 i konvolutt adressert til "Vegstikka", Vegkontoret, postboks 615, 9001 Tromsø og helst merket "Kryssord".

Vannrett:

1. Vegarbeidsmaskin.
7. Transportmiddel.
13. Arbeidsorganisasjon.
14. Han er doven.
16. Jernsponen.
17. Eventyrskikkelsen.
19. Ved sjøen.
21. Svensk billedblad.
22. Smak.
24. Alt i orden.
25. Sønn av Eva.
27. Sendemann.
29. Skorpe.
31. Måltid.
32. Feilskudd.
33. I hjulet.
35. Sekretariat i Vegdirektoratet. (fork.)
36. Mynt. (fork.)
37. Parlig.
40. Mesterskap.
41. Tysk elv.
42. Begavelse.
43. Øyne.
44. Brukes om vinteren.
49. Nasjonalitetsmerke for motor-kjøretøyer.
51. Vertshus.
53. Svelle.
54. Adverbium.
55. Militær forkortelse.
56. Svikefull.
58. Hundyr.

Loddrett:

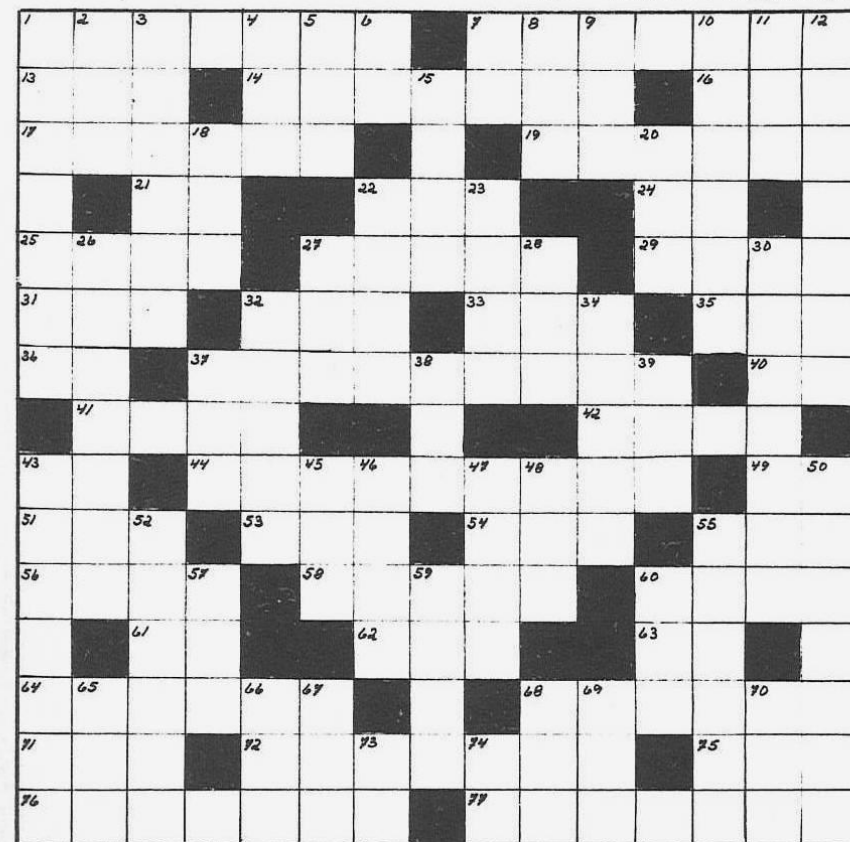
1. Leiv Eiriksons oppdagelse.
2. Prest i Israel. (gl. test.)
3. Øy i Møre og Romsdal.
4. Drikk.
5. Gulltråd.
6. Hellig.
7. Tillate.
8. Lik.
9. Gidde.
10. Anleggsbolig.
11. Atom.
12. Harpiks.
15. Fylkesmann.
18. Seterhus.
20. Anerkjennelse.
22. Halv.
23. Kjent for sine båtbyggere.
26. Feilgrep.
27. Vegviser.
28. Tavle. (fork.)
30. Er teleløsningene.
32. Hundyr.
34. Ferdselsåren.
37. Plante.
38. Oppvarning.
39. Flirer.
43. Skipets.
45. Kjøkkenredskap.
46. Hjulring.
47. Båt.
48. Vende.
50. Festdag.
52. Eksproprier!

Vannrett forts.:

60. Undertrykker.
61. Med forbehold av feil.
62. Kjemme.
63. Bulder.
64. Stammehøvdingen.
68. Vegoppsynsman i Troms.
71. Hat.
72. Fjellparti.
75. Kjent båtbygger.
76. Musikkstykket.
77. Driftssjef.

Loddrett forts.:

55. Menneskelige.
57. Vokaler.
59. Inndeling.
60. I kirken.
65. Formann.
66. Grønnsak.
67. Litt.
68. Vind.
69. Bunn.
70. Fotballklubb.
73. Ukjent.
74. Romersk koppermunt.



NAVN:

ADRESSE:

Mercedes-Benz



Det fins en Mercedes-Benz
for et hvert transportbehov.

VELG ETTER BEHOV

Det er nemlig viktig for å oppnå fullt økonomisk utbytte av bilen.

MERCEDES-BENZ GARANTI

Inntil 50.000 km for kjøretøyet, 100.000 km for motoren.
Garantien gjelder 12 måneder fra registreringsdatoen.

Ta kontakt med oss:

TEKNISK BUREAU & DAHL

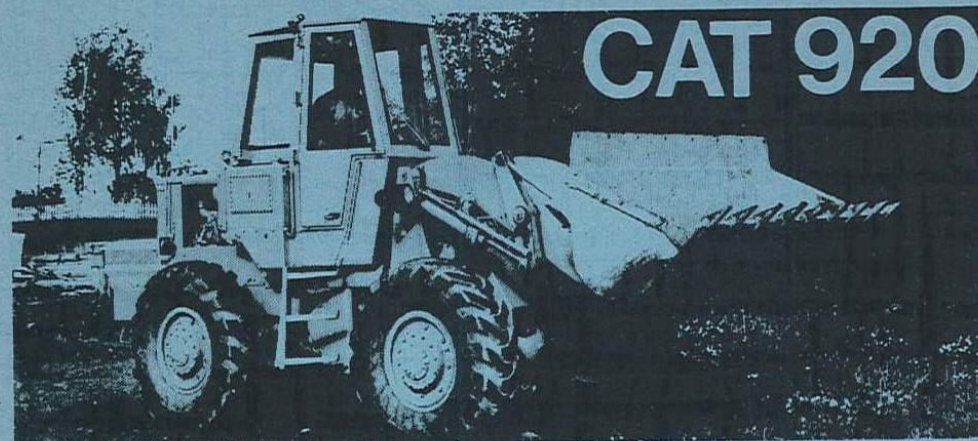
Tlf. 8 60 55

Brødrene Hansen

TROMSØ


MASKINER FOR BYGG OG ANLEGG

NYE RAMMESTYRTE HJULLASTERE



920 og 930 er små av format, men moderne design og konstruksjon betyr stor produksjonsøkning. "Power Shift" transmisjon. 4 gear fremover og 3 bakover. Stor akselavstand. Liten svingradius.

Velg skuffetyper og utstyr som er tilpasset Deres spesielle formål!

Caterpillar, Cat og  er varemerker for Caterpillar Tractor Co.

CATERPILLAR HJULLASTER-SERIE:

Modellnr.	HK	Skuffe-kapasitet
920	89	fra 1,15–1,34 m ³
930	100	» 1,34–1,54 m ³
950	130	» 1,72–3,06 m ³
966 c	170	» 2,30–3,82 m ³
980	235	» 3,06–3,82 m ³
988	325	» 4,20–4,95 m ³
992	550	» 7,65 m ³



Maskin og Pay & Brinck

DATTERSELSKAP AV NORSK SPRÆNGSTOFINDUSTRI A S OSLO

OSLO - KRISTIANSAND - BERGEN - TRONDHEIM - NARVIK - ALTA

BROBEKKVEIEN 62B. POSTBOKS 71. ØKERN. OSLO 5. TELEFON 22 54 50