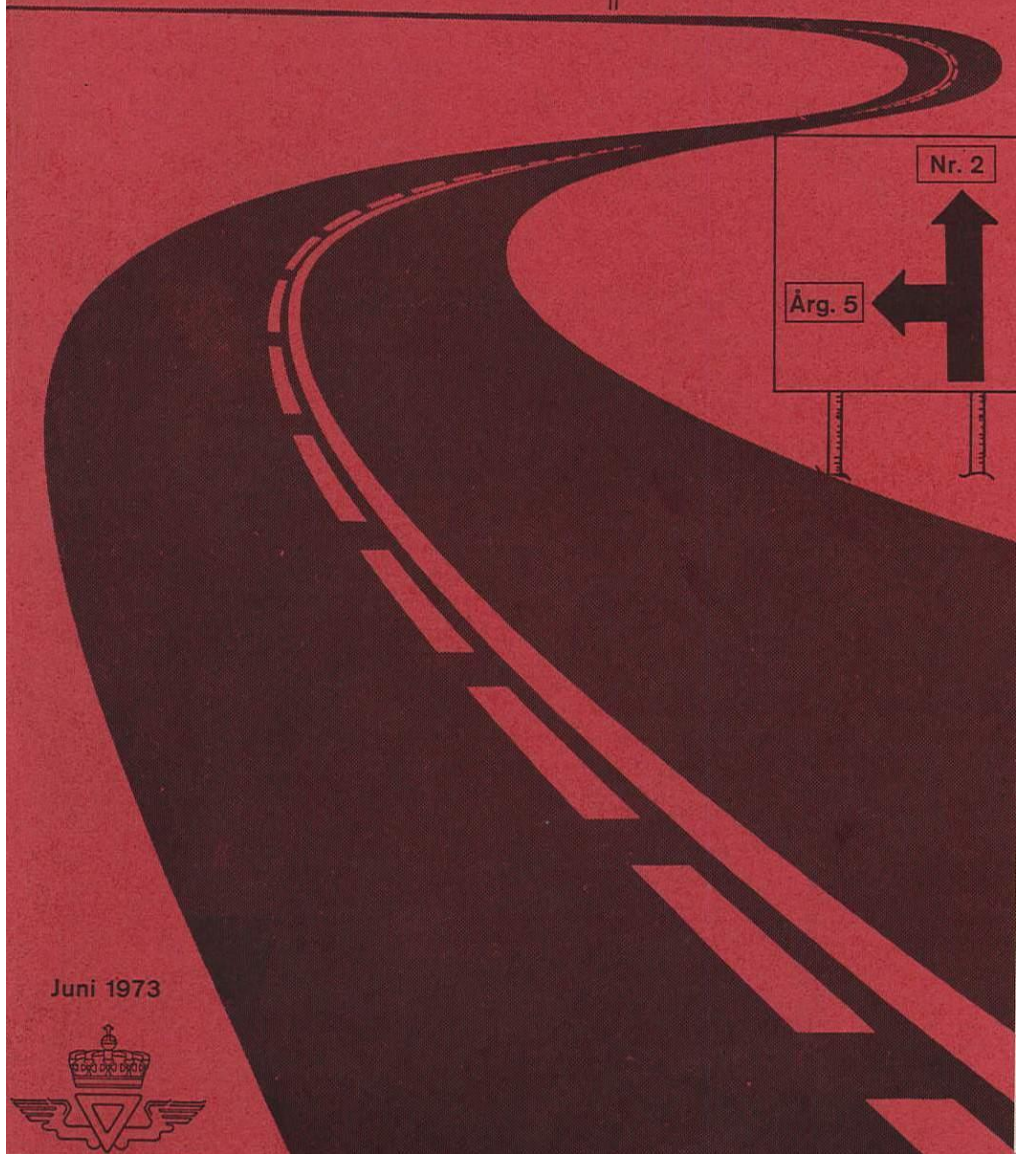


Vegs i kka



Juni 1973



Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS

Nr. 2 juni 1973

5. årgang

Redaktør: Konsulent

Olve Reiersen

Redaksjonsutvalg:

Overing. Eilif Os

Avd.ing. G. Berntsen

Vegmester G. Henriksen

Vegform. Arne Johnsen

Utgever: Vegkontoret i Troms

INNHold:

Side	3	Det vil lønne seg
"	4	Nytt fra administrasjonen
"	4	Ferien 1973
"	6	Sandnessundbrua
"	8	Avskjedsprat med vegsjef Haugmoen
"	16	Tamokdalen
"	18	Instruks for vegadministrasjonen
"	20	Kurs i bruk og vedlikehold av vegvalser
"	21	Maskinkjørerutdanningen
"	22	Bruk av laser
"	23	Husk sikkerhetsbelter
"	24	Skadestatistikk 1972
"	27	Førstehjelp
"	31	Støydemping av maskiner
"	33	Boliglån til statsansatte
"	36	Veg-sport
"	43	Samarbeidsutvalget
"	45	Personalia
"	47	Nedsprenging av snøskavler
"	49	Kryssord

Arne Andreassens siste artikkel fra Senja kommer i neste nr. og stoff til det må vi ha innen 10. august d.å.

God ferie.

Det vil lønne seg

Som nevnt annet sted i dette nr. av "Vegstikka" har Samarbeidsutvalget gått sterkt inn for snarest mulig å opprette et utvalg som skal sørge for at personell i vegvesenet som av en eller annen helsemessig årsak ønsker å skifte arbeid, gis muligheten av å bli plassert i arbeidsoppdrag som bedre passer vedkommendes fysiske, kanskje også psykiske, tilstand.

Vi er helt enig med Samarbeidsutvalget at dette problemet nå må tas alvorlig og at det snarest bør komme inn i organiserte former, bl.a. også for at skadevirkningene for bedriften ved omplasseringer kan unngås, eller bli minst mulig.

Et slikt utvalg vil nok få atskillige problemer å hanskes med, og vi kan også risikere at samarbeidet innen etaten, både på kryss og tvers, enkelte ganger vil bli stilt på alvorlig prøve. Men problemer er som kjent til for å overvinnes, og vi tror nok når alle parter setter godviljen til, gjennom alvorlig gjennomtenking, så finnes løsninger vi alle kan akseptere og som kan gi tilfredsstillende resultater.

Vi må imidlertid ikke slå oss til ro med et slikt utvalg som først kommer inn i bildet når helseskadene har oppstått. Målet må være allerede på planstadiet å kunne gi våre arbeidstakere varierte tilbud, et fleksibelt system som i størst mulig grad kan hindre helsemessige skader forårsaket av ensidige arbeidsoperasjoner.

Et skritt i riktig retning i så måte er at vi nå alltid ved inn- tak av nye folk, averterer etter kombinerte vegarbeidere/maskin- førere.

2/7 - 21/7	16/7 - 4/8	23/7 - 11/8
Vedlikeholdet	Samtlige anlegg	Vedlikeholdet
1. pulje	Legging av Otta-	2. pulje
Verksteder 1. pulje	og penetrasjons-	Produksjon oljegrus
	dekker	Legging av oljegrus
	All grusproduksjon	m.v. Verksteder
		2. pulje.

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

Sandnessundbrua

Arbeidene med Sandnessundbrua går framover. Dersom intet uforutsett inntreffer i innspurten, skulle det være gode muligheter til å få den kjøreklar til årsskiftet 1973/74.

Denne brua, som med sine 1235 meter blir Nord-Norges lengste, vil bety en radikal endring av kommunikasjonsforholdene mellom Kvaløya og Tromsø. Med seilingshøyde på 41 meter og et hovedspenn på 150 meter, vil den bli et nytt ruvende landemerke.

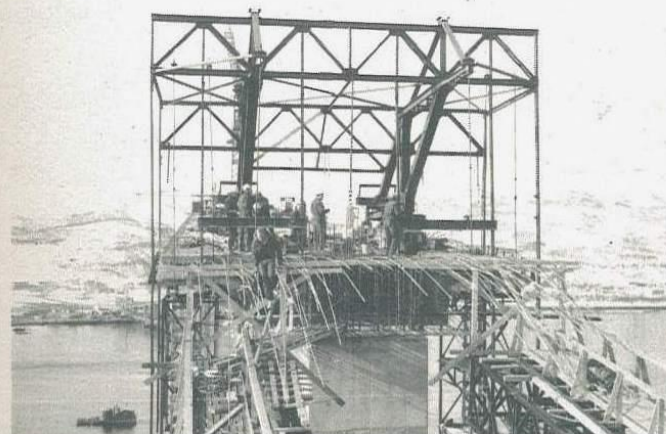
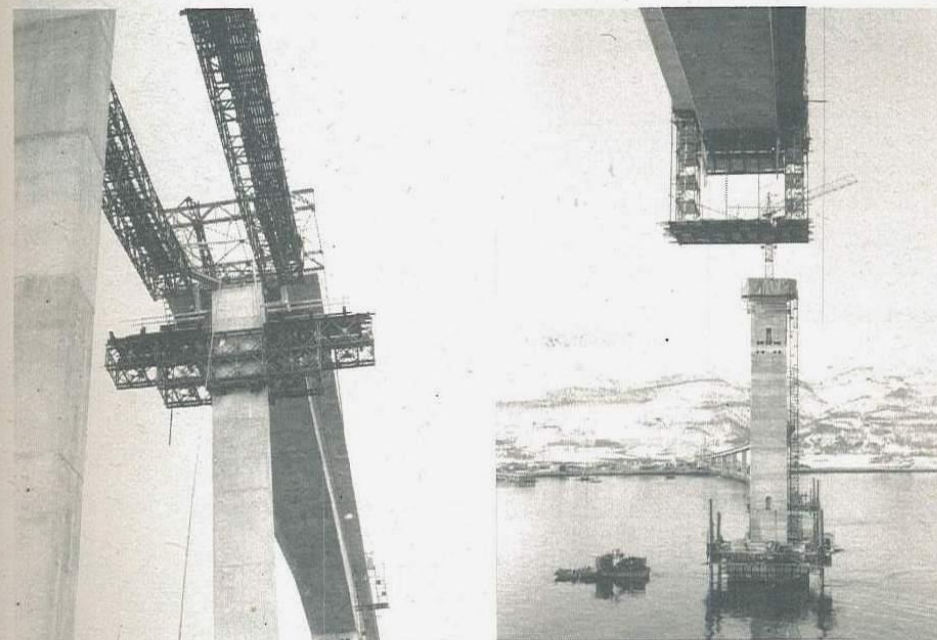
Hovedspennet som bygges etter frittframbygg-metoden, blir en foreløpig Norgesrekord.

Før dette gigantiske byggverket er ferdig, vil det ha gått med ca. 22000 m³ betong, 1400 tonn armeringsstål og 11000 meter spennkabler.

Og kostnaden håper en på vil holde seg innenfor rammen av kr. 33 mill.

På neste side kan en få et visst inntrykk av dimensjonene, luftige arbeidsplasser i alle fall.

R.B.



NYTT FRA ADMINISTRASJONEN

FRATREDELSER VEGKONTORET.

Som det går fram et annet sted i dette nr. av "Vegstikka", er vegsjef Bj. Haugmoen utnevnt til vegsjef i Vest-Agder.

Haugmoen overtok vegsjefstillingen i Troms fylke 1/2-1965 og har altså nå tjenestegjort hos oss i 8½ år.

Han forlater Troms antakelig i juli d.å.

Ellers er avdelingsingeniørene Bjørn Stiberg og Knut Gløersen begge ansatt i Vegdirektoratet, førstnevnte er allerede tiltrådt, mens Gløersen reiser i løpet av sommeren.

Ingeniør Jan Vollen og kontorassistent Randi Johnsen har begge fratruddt for å gå over i annen virksomhet.

ANSETTELSER. CPPSYNSMANNSSSEKTOREN.

Kjærvald Lundberg er antatt som oppsynsmannsassistent i vedlikeholdsområde 7, Lyngseidet.

ANSETTELSER. VEGKONTORET.

Knut Davidsen og Asmund Skogstad er ansatt som avdelingsingeniører og tiltrådte samtidig, 1. februar d.å. De er begge plassert på planavdelingen.

I ledige stillinger som ingeniører er ansatt Jan Indseth (planavdelingen) og Kjell Nyheim, sistnevnte er ennå ikke tiltrådt. Liv Bredsdorff er ansatt som kontorassistent ved arkivet.

ANSETTELSER. VEGARBEIDERSTYRKEN.

Som kombinerte vegarbeidere/maskinførere ansatte Inntaksrådet i Troms i møte 7/5 d.å. følgende 12:

Ansgar Hansen, Lyngseidet
Tor Henriksen, Harstad

Sigmund Haugnes, Harstad
Terje Johansen, Hammvik
Hilmar Nilsen, Storsteinnes
Johan Pedersen, Malangseidet
Petter Slettli, Olderdalen
Ingar Wingstad, Tamokdalen
Svein Markussen, Harstad
Arne Hemmingsen, Storsteinnes
Almar Østerli, Øverbygd
Bjørnar Rydningen, Øverbygd

Det var 100 søkere til disse stillingene som hadde vært kunn-
gjort i 3 av fylkets aviser.

ANSETTELSER. BILKONTROLLEN.

Som kontorassistent ved bilkontrollen i Tromsø er ansatt
Ingjerd Johansen og Fanny Fjelltun.

NYE TITTELBETEGNELSER.

Vi har fått ny tittelbetegnelse for en del av vårt tekniske
personell. De som tidligere har båret tittelen konstruktør,
skal nå hete ingeniør. Teknikere skal nå bare de hete som har
utdannelse fra 2-årig teknisk fagskole, mens de som har ut-
dannelse fra elementært teknisk skole skal tituleres teknisk
assistent.

Ferien 1973

Samtlige er vel nå kjent med den plan for avvikling av sommer-
ferien 1973 som representanter for Troms Arbeidsmannsforening
og ledelsen i vegvesenet kom fram til i møte 24/4-73, men
for sikkerhets skyld gjengir vi hovedtrekkene:

*Avskjedsprat med
vegsjef Haugmoen*



Det er vel alminnelig kjent at vår vegsjef, Bj. Haugmoen, nå er begynt å pakke sammen her i Troms fylke, for å overta annen stilling.

I nærmere 9 år har Haugmoen vært med å sette preg på aktivitetene innen fylkets vegvesen, forresten ikke bare på vegvesenet, men på kommunikasjonsutbyggingen i sin alminnelighet her i Troms. Hans særs aktive medvirkning i utformingen av de to siste kommunikasjonsplanene for Troms fylke vitner jo om det.

Hva har så preget dette tidsrommet Haugmoen har virket i Troms, jo, det er, omlegging av trafikken fra sjø til land ved utbygging av veg- og ferjeforbindelser i øydistriktene, gjennomføring av store bruforbindelser, hvorav 3 som erstatning for ferjer, opprusting av de mest trafikerte veger og legging av "svarte" vegdekker.

I tillegg har Haugmoen hatt nok en kjepphest, å kunne fullføre flest mulig av de gamle uferdige fylkesveganleggene vi har hatt så mange av i Troms.

"Vegstikka" har hatt en samtale med Haugmoen om løst og fast fra hans virke her i fylket og vi startet slik:

"HVILKE INNTRYKK HADDE DU AV TROMS FYLKE OG BEFOLKNINGEN HER FØR DU KOM HIT OG HVA VAR DET DU MØTTE OG EVENTUELT HVILKE VANSKER?"

"Ja, det er jammen ikke så godt å svare på, men i tillegg til

det jeg hadde lest om Troms i geografien på skolen, hadde mine tidligere sjefer, vegsjefene Arne Nilsen og Johs. B. Irgens ikke så helt lite å berette fra sin tid i Troms. Riktignok var vel endel av det allerede historie da det var så langt tilbake.

Det vesentligste av Norge syd for Mosjøen hadde jeg sett ved reiser på kryss og tvers, og jeg hadde i flere år lekt med tanken om en virkelig Nord-Norgestur, et besøk i midnattsolens land.

Så endelig i 1963 ble beslutningen tatt om å besøke min venn, vegsjef Bjarne Stav i Finnmark. Turen hele landet på langs ble en enestående opplevelse med solskinn fra start til hjemkomst.

Etter flere dagers biling kom vi til Troms grense og vi var bare såvidt innenfor grensen før vi fant å måtte raste, nemlig ved et idyllisk sted syd for Øse brøytestasjon.

På turen videre nordover gjennom Gratangen, Salangen, Bardu, Målselv og Balsfjord dukket det ene naturskjønne partiet opp etter det andre, og det ble etterhvert uttallige fotos for det var faktisk helt umulig å la være å fotografere.

Vi havnet på campingplassen ved Prestvannet i Tromsø hvor vi teltet. Solen skinte natt og dag, og for oss som ikke hadde opplevet midnattsolen før, ble det heller lite søvn, vi måtte se og oppleve stemningen.

Jeg skulle da bare ha vi visst at om ca. 1 år ville jeg ha mitt hjem ikke langt fra Prestvannet.

Vel, turen gikk videre nordover bl.a. innom Signaldalen over Lyngenfjorden i steikende sol hvor Lyngsalpene spilte seg i den blikkstilte fjord.

På Lyngenferja kom jeg i kontakt med en av vegvesenets sjåførere, Martin Mathisen.

Han traff vi igjen på Storslett og enden på visa ble at vi fikk overnatte på loftet på vegstasjonen. Den eneste fordelen var at vi fikk oss en ordentlig vask, men for oss som var vant til uteliv, ble det så alt for varmt at vi om natten lurte på om vi ikke måtte slå opp telt utenfor og legge oss der.

På Kvænangsfjellet ble det snøballkrig og beundring av den løvsprettende bjørka i snøen, det siste helt nytt for oss.

Kvæningen lå som et speil og den naturopplevelse en hadde på turen rundt Kvænangsbotn kan ikke jeg forklare, den må oppleves.

Mitt inntrykk som turist var at Troms måtte ha landets vakreste natur.

Dette mitt inntrykk er ytterligere forsterket ved mine befaringer i fylket fra fiskeværene på yttersida gjennom frodige landbruksbygder til rypeterrenget på snaufjellet.

En rask ferietur gir ikke noen mulighet for å komme i slik kontakt med befolkningen at en kan gjøre seg opp noen formening om menneskenes lynne, deres måte å være på m.v.

Det sies at menneskene preges av den natur og av de forhold de lever under, og det er sikkert mye sant i det.

Jeg hadde riktignok venner på mitt hjemsted som var fra Troms, så helt blottet for kjennskap til menneskene her nord var jeg ikke.

Stillingen jeg skulle overta, innebar nødvendigheten av en stor kontaktflate, og det er klart at det i dette lå det største spenningsmoment ved flytting til en annen landsdel.

Først og fremst bør nevnes kontakten innen vår egen état, vegkontorets personale, oppsynsmenn og arbeiderne på de forskjellige arbeidsplasser i det vidstrakte fylke, dernest fylkes- og de forskjellige kommunale administrasjoner, andre etater og organisasjoner, de politiske myndigheter i fylket og kommunene og sist men ikke minst det enkelte menneske som bor og har sitt virke i dette fylket.

Når du spør om hva jeg møtte og hvilke vansker, er det bare å svare at jeg møtte stor forståelse og hjelpsomhet slik at virkelige vansker i ordets betydning kan jeg ikke si å ha møtt."

"HVILKEN FORSKJELL SYNTES DU DET VAR, BL.A. ADMINISTRATIVT, PÅ VEGVESENET I TROMS FYLKE CONTRA ET FYLKE I SYD NORGE, F:EKS. DET DU KOM FRA, AUST-AGDER?"

"Det fylket jeg kom fra, Aust-Agder, er et lite fylke i forhold

til Troms. Geografisk har det visse likhetspunkter i og med at det strekker seg fra kysten og opp til snaufjellet. Det kan kanskje være av interesse å nevne at det til og med drives med reindrift øverst i Aust-Agder.

Den overveiende del av befolkningen bor imidlertid i kyststrøket og i en stripe med en begrensning 3-4 mil inn fra kysten.

Avstandene er små i forhold til her i Troms og det var kanskje noe av det første jeg måtte bli fortrolig med da jeg kom hit. Ved vegkontoret var det vesentlig forskjell på det administrative opplegg i de to fylker.

Takket være en helhjertet innsats fra alle ved kontoret og endring av funksjonsfordelingen, kom vi snart over i et organisasjonsmønster som ble et greit redskap for vår virksomhet."

"TIL FOREGÅENDE SVAR, TROR DU SAMME GYLDIGHET ER TILSTEDE I DAG, VI TENKER PÅ OM DU PÅ NYTT MÅ OMSTILLE DEG NÅR DU NÅ OVERTAR ET NYTT FYLKE, ELLER HAR FORHOLDENE ENDRET SEG, JEVNET SEG UT?"

"Vegkontorets personale har hatt et åpent øye for etterhvert å foreta de administrative endringer og fornyelser som utviklingen til enhver tid tilsa slik at vi i dag har en administrasjon som etter hva jeg kan forstå ikke ligger tilbake for landets øvrige vegkontor, kanskje på enkelte felter heller foran.

Det kan vel ellers sies at organisasjonsmønsteret ved landets vegkontorer etter hvert er blitt svært like, slik at overgang fra et fylke til et annet vil merkes mindre."

"DA DU KOM HIT FOR 9 ÅR SIDEN, HVILKEN OPPGAVE FANT DU MEST PRESSERENDE Å FINNE EN LØSNING PÅ?"

"En av de ting som slo meg da jeg kom hit, var hvor lite svart dekke her var. Der jeg kom fra hadde vi foretatt legging av oljegrus i mange år. Vi ville der ellers ikke hatt mulighet for å vedlikeholde vegene med den økte trafikk på en forsvarlig måte.

Skulle vi ikke komme opp i de største vansker i Troms så jeg ingen annen utveg enn å komme igang med legging av oljegrus

på våre mest trafikkerte veger så fort som mulig. Og jeg husker vi fikk lagt vår første strekning på 10 km på E 78 gjennom Lavangsdalen i 1965.

Tempoet økte for hvert år og vi har etter hvert fått oljegrus eller Ottadekke på de viktigste vegene og hvor en slapp med minst mulig investering i forarbeidet. Pengene var små og vegstrekningene lange.

Trafikken har etter hvert økt slik at årsdøgntrafikken i dag er større enn det disse dekketyper er beregnet for.

Selv om deler av de oljegruste strekninger i dag trenger en forsterkning eller ombygging, er de fordeler vegvesenet og ikke minst trafikantene har oppnådd i de år en har hatt oljegrus så store at en kunne ønsket seg et langt større tempo.

Hvis en er i tvil om det er riktig det vi har gjort kan en jo bare sammenligne grusvegene med de veger som har oljegrus f.eks. i Harstadområdet eller for så vidt hvor som helst. Svaret gir seg da selv."

"DU HAR VÆRT MED OG SATT PREG PÅ 2 KOMMUNIKASJONSPLANER HER I FYLKET, OG ELLERS AKTIVT ARBEIDET MED NORSK VEGPLANS PROGRAM FOR TROMS FYLKE. ER DET NOEN AV DE PROBLEMER SOM DET ER TRUKKET OPP LØSNINGER FOR I DISSE PLANENE, SOM DU I DAG MENER BURDE VÆRT ORDNET PÅ ANNEN MÅTE ELLER SKAL VI SI, VURDERT PÅ NYTT?"

"De to kommunikasjonsplaner, hvor den første innbefattet både riks- og fylkesvegutbygging og den siste bare fylkesveger i og med at en da hadde Norsk Vegplan for riksvegsektoren, har etter min mening vært av vesentlig betydning for en planmessig utbygging av kommunikasjonene i fylket.

Før jeg kom til Troms, var jeg kjent med at det i fylket ennå var mange folkerike steder med godt næringsgrunnlag som ikke hadde veg- eller ferjeforbindelse.

Det ble derfor naturlig for meg å arbeide for en endring i dette.

På den annen side hadde en da alle de eldre veger som ble mere eller mindre uframkommelige i teleløsningsperioden.

Det gjaldt således å finne en rimelig fordeling av midlene til de forskjellige formål.

Kommunikasjonsplanene har i stor utstrekning tatt tilbørlig hensyn til dette.

Det har naturlig nok vært nødvendig undervegs å foreta de endringer i kommunikasjonsplanene som den endrede samfunnsutvikling tilsa.

Jeg kan derfor ikke peke på noe spesielt som burde vært annerledes, det eneste måtte i så fall være at det hadde gjort seg med større beløp til forbedring av det eldre vegnett."

"NÅR DU NÅ HAR VÆRT SÅPASS LENGE I STILLINGEN SOM VEGSJEF HER I FYLKET SOM NÆRMERE 9 ÅR, SÅ HAR DU VEL MERKET AT DET HAR VÆRT EN GOD DEL "GJENNOMTREKK" I FLERE AV NØKKELSTILLINGENE VED VEGKONTORET, VI OPPLEVER JO OFTE AT TJENESTEMENN FORLATER OSS BARE ETTER 2-3 ÅR, JA ENDOG KORTERE TID. HVILKE TILTAK TROR DU ETATEN KAN SETTE I VERK FOR Å MOTVIRKE SLIKE TILSTANDER?"

"Med en så pass stor stab som vi etter hvert er blitt på vegkontoret, må en regne med en god del gjennomtrekk.

Når en vet at en ny funksjonær trenger en viss tid for å bli kjent, er det ikke bra når oppholdet på et sted blir så kort som 2-3 år.

Innen vegvesenet i Troms mener jeg at det er nok av inspirerende og interessante arbeidsoppgaver og et hyggelig miljø, så jeg antar at den vesentligste årsak er den svært vanskelige bolig-situasjonen i Tromsø.

Jeg mener derfor at det er på dette felt at det fra det offentliges side bør vies den største oppmerksomhet for om mulig å kunne beholde en mere stabil bemanning ved vegkontoret."

"HER I TROMS FYLKE DRIVER VI DEN ALLER MESTE AV VEGUTBYGGINGEN I EGEN REGI, UNNTAK ER STORT SETT FERJELEIER OG STØRRE BRUARBEIDER. SOM DU I DAG HAR ANLEDNING TIL Å VURDERE DET, TROR DU DENNE BALANSE MELLOM ARBEIDE I EGEN REGI OG ENTREPRISER SOM FOR TIDEN PRAKTISERES HER, OGSÅ HAR FREMTIDEN FOR SEG?"

"Det er riktig at vi i Troms har fulgt den linje at det alt vesentligste av vår anleggsdrift foregår i egen regi.

Jeg mener det har vært riktig slik, og vi har på den måten beholdt en arbeidstokk av dyktige og interesserte karer som føler seg spesielt knyttet til vegvesenet.

Når vi dertil har en stor og helt moderne maskinpark, er vi i den stilling at vi må sies å være fullt ut konkurransedyktige.

Med den utstrakte mekanisering i anlegg og vedlikehold er det av avgjørende betydning at vi har en maskinavdeling som er best mulig utbygget både i bygninger, utstyr og mannskap.

Det er derfor grunn til å glede seg over de tiltak som er gjort og vil bli gjort i de nærmeste år, jeg tenker da bl.a. på vegsentralen i Nordkjosbotn, vegstasjonene i Bardu og Harstad og noe senere forhåpentlig i Tromsøområdet."

"VEGVESENET ER ETTER HVERT PÅ MANGE FELTER BLITT EN SERVICE-INSTITUSJON. FOR AT DENNE DEL AV VEGVESENETS VIRKSOMHET SKAL FUNGERE TILFREDSSTILLENDENDE, ER DET NØDVENDIG MED VISSE INFORMASJONSTILTAK I STADIG STØRRE OMFANG. HAR DU GJORT DEG OPP NOEN TANKER OM HVORDAN FORHOLDET PUBLIKUM - VEGVESENET I FREMTIDEN KAN BEDRES?"

"Samfunnsutviklingen har ført med seg at vegvesenets virksomhet etter hvert er blitt utvidet til stadig nye felter. Nye lover og bestemmelser har gjort at vegvesenets kontakt med andre etater og organer er blitt mer og mer omfattende.

For den enkelte borger er det blitt nødvendig å søke kontakt med vegvesenet i langt større grad enn tidligere.

Vegnettet er vel blitt det viktigste ledd i samferdselen og for at samfunnet kan funksjonere tilfredsstillende er det avgjørende at vegene er framkommelige så å si til enhver tid.

Det sier seg selv at informasjon er av den største betydning og det står ganske sikkert noe tilbake å ønske i så måte.

Jeg kunne tenke meg at våre massemedia ble tatt i bruk i noe større utstrekning enn hittil. Jeg har ikke så uvettes stor tro på nytten av brosjyrer. Pressen, radio og fjernsynet er

ett bedre middel etter mitt skjønn."

"TIL SLUTT, ET SPØRSMÅL SOM VISSTNOK GÅR IGJEN I DE FLESTE SLIKE INTERVJUER, HVILKE NEGATIVE OG POSITIVE INNTRYKK SITTER DU IGJEN MED NÅ VED FRATREDELSEN?"

"Innen vegvesenet er det kanskje to negative ting som bør nevnes, og den ene er den vanskelige boligsituasjonen for flere av vegkontorets personale.

Den andre er det uheldige at planavdelingen av plasshensyn er flyttet ut fra fylkesbygget hvor vegvesenets øvrige administrasjon ennå holder til. En endring vil heldigvis skje på dette felt innen 1-2 år slik at hele vegkontoret igjen kan bli samlet under et tak.

Når det gjelder de positive forhold er det jammen ikke lett å svare med noen få ord, dertil har jeg funnet så mye positivt både innen vår etat og utenom som jeg gjerne skulle ha kommet inn på.

Av alt er det dog på det menneskelig plan jeg mener å ha funnet det mest positive, og som også har gjort mitt opphold i Troms til en uforglemmelig opplevelse.

Jeg tenker da i første rekke på det gode miljø innen hele vegstaten, den positive vilje til samarbeide over funksjonsgrenser, det friske pågangsmot og interesse for løsning av selv de vanskeligste oppgaver.

I fylket utenom vegvesenet, er der ellers mange positive ting som kunne trekkes fram, men jeg velger å framheve det gode samarbeide med fylkesmannen og hans administrasjon, med de politiske myndigheter i fylket, fylkets ordførere og ellers alle andre som er med på å dra lasset.

Fylket har også stort sett en meget positiv presse, som for de flestes vedkommende vitner om stor forståelse og viten om vegvesenets mangesidige virksomhet, vegvesenets muligheter men også den økonomiske begrensning.

Jeg vil benytte anledningen til å takke for den vennlighet og forståelse jeg er blitt møtt med fra min første dag i fylket og for meg er det særlig trist at det ble slik at jeg nå har funnet å måtte forlate dette fylket og de mennesker som jeg lærte å kjenne gjennom disse mange år og som jeg setter så stor pris på.

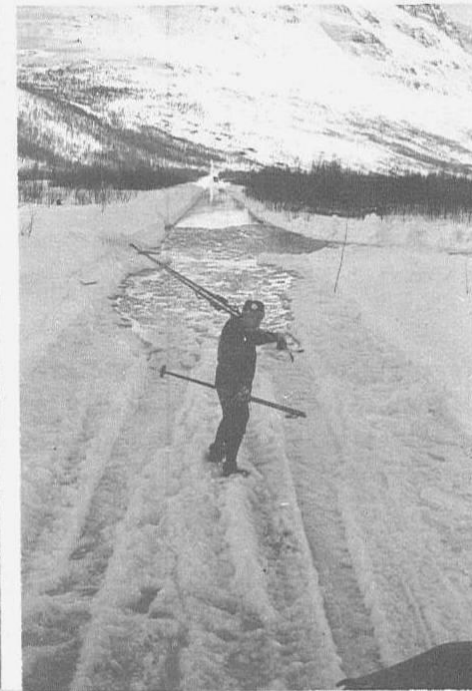
Til slutt ønsker jeg alt godt for alle som har sitt arbeide i eller for vegvesenet i Troms."

VI RETTER EN HJERTELEG TAKK TIL HAUGMOEN FOR HANS LEDELSE AV VEGVESENET HER I TROMS FYLKE OG IKKE MINST HAR "VEGSTIKKA" MYE Å TAKKE HAUGMOEN FOR, HANS INTERESSE OG IMØTEKOMMENHET HAR VÆRT AV UVURDERLIG BETYDNING FOR AVISENS TILBLIVELSE OG FORTSATTE EKSISTENS. VI ØNSKER LYKKE TIL MED ALLE DE NYE OPPGAVENE SOM VENTER

TAMOKDALEN

kan vise mangt et ansikt, spesielt vinterstid kan problemene være mere enn store snømengder. Disse snømengdene har for vane å trekke ned fjellssidene og ta opphold der riksveg 87 går. Og der vil ikke vegvesenet ha snøen, så de freser den bort. I år gjorde de derfor den vrien å legge seg vel tilrette midt i elveløpet, sperre den totalt og følgen, jo, vannmassene tok rake vegen til riksveg 87 der var jo et ferdig brøytet elveleie, nå kunne snøfreserne ha det så godt.

På billedmontasjen finner vi straks ut at Oluf Rallkattli kan ha rett i at riksveg nr. det og det er Norges lengste elv, som han sier på en av sine plater. Vedlikeholdssjefens forsøk på å forsere vegen med ski på nakken synes å være et dristig foretakende. Vannstanden var på sine plasser 30 - 40 cm og i en lengde av 3-400 meter. Forsvaret lånte velvillig ut ekspertise og foretok vellykkede sprengninger av forstoppelsen i elva.



Ja, slik kan Tamokdalen presentere seg vinterstid.

INSTRUKS FOR VEGADMINISTRASJONEN

FRA VEGDIREKTORATET HAR VI MOTTATT INSTRUKSER FOR VEGDIREKTORATET OG VEGADMINISTRASJONENE I DISTRIKTENE. VI GJENGIR HER:

INSTRUKS FOR VEGADMINISTRASJONEN I DISTRIKTENE

fastsatt av Samferdselsdepartementet 22. desember 1972 med hjemmel i Kgl. res. av 15. desember 1972.

§ 1

Vegadministrasjonen i distriktene er direkte underlagt Vegdirektoratet i saker som gjelder riksveger og underlagt fylkesutvalget eller et særskilt valgt fylkesvegstyre når det gjelder fylkesveger, jfr. § 9, 2. ledd i vegloven.

Vegdirektoratet gir nærmere bestemmelser om organiseringen av vegadministrasjonen i distriktene.

§ 2

Vegsjefen er øverste leder for vegadministrasjonen i distriktet.

Plasseringen av hans kontorsted - vegkontoret - fastsettes av Samferdselsdepartementet etter forslag fra Vegdirektoratet, etter at fylkesutvalget - eventuelt fylkesvegstyret - er gitt anledning til å uttale seg.

§ 3

Vegsjefen er administrativt overordnet de bilsakkyndige i fylket, unntatt den bilsakkyndige i Oslo, som er direkte underlagt Vegdirektoratet.

For de bilsakkyndige gjelde egen instruks.

§ 4

Vegadministrasjonen i distriktene skal i egenskap av utøvende organer for vegmyndighetene ha det daglige ansvar for vegvesenets samlede virksomhet i distriktene. Vegadministrasjonen skal herunder bl.a.:

- a) Planlegge utbygging av riks- og fylkesvegnettet, samt forestå eller utføre utbyggingen og vedlikeholdet.
- b) Avgi uttalelser og forberede saker som skal

legges fram for vegmyndighetene.

- c) Foreslå og gjennomføre nødvendige tiltak for å fremme trafikksikkerheten.

§ 5

Ved utøvelsen av den daglige ledelsen skal vegadministrasjonen:

- a) Sørge for at vegvesenets virksomhet drives i samsvar med gjeldende lover, gitte bevilgninger og andre bestemmelser som griper regulerende inn i virksomheten.
- b) Søkenyttet de etter forholdene mest effektive arbeidsmetoder og rasjonelle planløsninger såvel i teknisk som i økonomisk henseende, bl.a. sett i forhold til foreliggende eller påregnelige trafikkbehov.
- c) Søke gjennomført en mest mulig effektiv bruk av tilgjengelige personalressurser.

Forholdene må legges til rette for nødvendig læring og utvikling, slik at den enkelte arbeidstaker i størst mulig utstrekning får høve til å utvikle sine evner og sin kompetanse for å samvirke i et mest mulig meningsfylt arbeid.

- d) Oppmuntre til et best mulig samarbeid mellom de enkelte arbeidstakere innbyrdes og mellom de forskjellige arbeidsenheter innen vegadministrasjonen. Videre bør forholdene legges til rette for et tilsvarende godt samarbeid mellom vegadministrasjonen og offentlig etater og institusjoner, samt andre som vegadministrasjonen kommer i kontakt med.
- e) Nøye påse at de folkevalgte organer i fylker og kommuner, som i henhold til lover og bestemmelser er gitt uttalerett i vegsaker, blir gitt denne anledning, slik at de kan øve innflytelse i avgjøringsprosessen.

§ 6

Vegsjefen er ansvarlig for at instruksen for vegadministrasjonen blir fulgt.

Han treffer nærmere bestemmelser om arbeidsordning og saksfordeling mellom avdelingene, innen rammen av det organisasjonsmønster som til enhver tid fastsettes av Vegdirektoratet. Så langt han finner det forsvarlig kan han la saker avgjøres på egen hånd av hver enkelt medarbeider.

Vegsjefen treffer bestemmelser om ved hvilken avdeling hver enkelt medarbeider til enhver tid skal tjenestegjøre og foretar omplasseringer etter behov, dersom ikke spesielle ansettelsesregler er til hinder for det.

Denne instruks gjøres gjeldende fra 1. januar 1973. Fra samme tidspunkt oppheves instruks for vegsjefene gitt ved kongelig resolusjon av 1. juli 1960.

Kurs i bruk og vedlikehold av vegvalser

Den 10. mai ble det holdt et sjeldent, og meget interessant kurs ved Vegsentralen, beregnet på personell som har befatning med vegvalser på en eller annen måte.

Kurset var lagt opp av A/S Norsk Vibro, og ble arrangert i forbindelse med overlevering av to nye "Dynapac" slepevalser på henholdsvis 5,9 og 9,1 tonn.

Kursleder var ing. Lennholm fra A/B Vibro-Verken i Sverige. Av programmet kan nevnes:

- Pakking av jord og steinmaterialer.
- Komprimering i forbindelse med asfaltering.
- Kontroll av pakking.
- Skjøtsel av vibrasjonsvalser m.m.

Dessuten ble det vist to filmer om samme emne. Ing. Lennholm ga inntrykk av å være fagmann på området, og hadde mye å lære fra seg om et emne som kanskje har vært for lite påaktet hitil.

Det deltok tilsammen ca. 15 mann på kurset. Deltakerne var utvalgt blant personell som i første omgang får befatning med disse valsene, og var representert ved anleggssjef, et par anleggsbestyrere og anleggsoppsynsmenn, og dessuten maskinkjørere og maskinoppsynsmenn.

Fra A/S Norsk Vibro møtte dessuten Arnfinn Torstensen.

Vi håper at denne nye tilvekst til maskinparken skal gjøre veg i vellinga, for ikke å si fyllinga.

G.B.

Maskinkjørerutdanningen



For de som måtte spekulere på hvor det er blitt av oppsynsmann Bjørn Eriksen, kan det opplyses at han er sendt som deltaker på et "perfeksjoneringskurs for lærereinstruktører til anleggsmaskinkjørerutdanningen", som det heter. Kurset arrangeres ved verkstedskolen på Hvalsmoen, Ringerike, og varer ca. 2 mndr. Han er ferdig ca. 1. juli.

Opplæring av maskinkjørere er et område hvor det sikkert er mye ugjort, og vi håper at den lærdom som Bj. Eriksen henter kan komme vel med i denne sammenheng. Hvordan opplæringen av maskinkjørere skal foregå i fremtiden, er vel noe uklart enda, men vi håper at det etter hvert skal bli bedre orden på sakene.

G.B.

Fra vernefronten:

Bruk av laser

VI GJENGIR HER VEGDIREKTORATETS RUNDSKRIV NR. 46/1973 OM BRUK AV LASER I STATENS VEGVESEN.

"LASER-instrumenter er i løpet av de senere år tatt i bruk bl.a. i forbindelse med tunnelarbeider innen Statens Vegvesen. Det er her normalt tale om bruk av HELIUM-NEON-laser, som sender ut røde stråler med en utgangseffekt på ca 10 milli-watt.

Det eneste faremoment ved bruk av slike lasere er at strålen treffer øyet direkte eller via et speil, men normalt fører heller ikke dette til skader.

Det medfører imidlertid en viss risiko for skader på netthinnen å se direkte inn i en slik laser, og Statens Institutt for Strålehygiene har derfor utarbeidet følgende generelle retningslinjer for bruk av laser:

A. Generelle retningslinjer (gjelder alle lasertyper)

1. Arbeidsgiver skal påse at laseroperatørene er kvalifisert til dette arbeid. Arbeidsgiver er også ansvarlig for at alle som arbeider med eller bruker laser, er godt orientert om de farer som er forbundet med den type laser som anvendes.
2. Ingen uvedkommende personer skal være tilstede når laser brukes.
3. Ved justering av laseren skal effekttilførselen til laseren brytes. Dette gjelder også hvis man er nødt til å sikte langs strålens retning.
4. Laserlaboratoriet skal, hvis mulig, ha godt lys, fordi pupilldiametere da blir mindre og begrenser energimengden til øyet.
5. Hensiktsmessig øyevern skal brukes hvis det ikke er bestemt at dette er unødvendig.

6. Laseroperatøren skal forsikre seg om at han ikke utsetter andre for risiko når laseren brukes.
7. Rom eller områder hvor laser brukes skal være merket med varselsskilt.
8. Arbeidsgiveren skal utpeke en ansvarshavende person for hver enkelt lasergruppe. Han skal ha til oppgave å påse at sikkerhetsforskriftene blir fulgt.

En vil be om at vegsjefen informerer alle som kan komme i befatning med slike lasertyper om retningslinjene og at alle laseroperatører gis en grundig oppløring om bruk og vedlikehold av lasere, med særlig vekt på de sikkerhetsforanstaltninger som må iakttas."

HUSK

SIKKERHETSBELTER



skal nå brukes av alle vegvesenets sjåførere.

På møte i hovedsamarbeidsutvalget den 21. november 1972 ble det gitt enstemmig tilslutning til at Vegdirektoratet gir påbud om bruk av sikkerhetsbelter i alle vegvesenets biler.

Vegdirektoratet har etter dette i rundskriv nr. 51 av 28. mars 1973 gitt påbud om at sikkerhetsbelter skal brukes av alle som tar plass i forsetene i vegvesenets biler.

For varebiler, personbiler, busser og kombinerte biler som hører inn under maskingruppe 514 skal påbudet gjelde fra 1. juli 1973. For lastebiler, kombinerte biler, trekkbiler og busser som hører inn under maskingruppe 510, 511 og 512 samt for brannbiler som hører inn under maskingruppe 519 skal påbudet gjelde fra 1. oktober 1973.

Skadestatistikk 1972

Vegdirektoratet har nå sendt ut yrkesskadestatistikk omfattende skader blant vegvesenets egne arbeidere, som er inntruffet i arbeidstiden og har hatt et sykefravær på minst en virkedag medregnet skadedagen.

I alt ble det sendt inn 432 skademeldinger fra arbeidsledere i 1972, i tillegg 3 meldinger om ulykker som har ført til dødsfall.

Hyppigste skadeårsak var snubling, gliing og fall med 120 eller 28% av de inntrufne skader. Deretter følger klemming, hugg, kutt med 99 eller 23%.

298 av de meldte skader var anført forårsaket ved farlige handlinger, for 33 av disse flere typer farlige handlinger, og det er det å innta farlig arbeidsstilling eller arbeidsplass som er oppgitt som den hyppigste medvirkende årsak (37%).

Farlige forhold har vært medvirkende årsak til 164 skader og i disse tilfelle er det dårlig planlegging, konstruksjon og feil metode som peker seg ut som det største faremoment (15%).

SKADER ETTER ARBEIDETS ART

	Hele landet	Herav i Troms
1. Boring, drift av boreutstyr	69	3
2. Knuserverk, transportbelte, annen stasjonær maskin m.v.	19	4
3. Kjøring, brøyting m.v.	11	1
4. Opp- og avlesing, masseflytting, bæring, graving m.v.	103	2
5. Lading, sprengning	5	1
6. Rensk, sikringsarbeide	19	2
7. Rep., montering av maskiner m.v.	69	3
8. Rydding av skog og kratt	17	0
9. Forskaling, støping m.v.	25	1
10. Sveising, skjæring, sliping	10	0
11. Diverse (bl.a. gange til og fra	85	2
Sum	432	19

SKADENE BLE FREMKALT VED

	Hele landet	Herav i Troms
1. Skjæring, klemming, hugg, kutt m.v.	99	4
2. Snubling, fall, "trå feil"	120	5
3. Fallende stein, gjenstand, ikke håndtert selv	57	1
4. Fallende stein, gjenstand, håndtert selv	46	1
5. Utforkjøring, velt, kollisjon	22	2
6. Svikt i underlag, ras	6	1
7. Sprut (partikler, lufttrykk)	24	1
8. Maskin, roterende innretning	26	2
9. Eksplosjon, forbrenning	6	0
10. Hopp, løp	6	1
11. Annen årsak	20	1
Sum	432	19

Ellers vil vi nedenfor gjengi et spesielt avsnitt om skader under boring og drift av boreutstyr.

"Som en ser inntraff det i alt 69 skader under borearbeide i 1972.

Disse skadene er i høyere grad enn tilfellet er for de øvrige skader, knyttet til bruken av en bestemt type maskinelt utstyr. Det kan derfor være av interesse å foreta en nærmere analyse av de årsaker og omstendigheter som har vært til stede.

I oversikten nedenfor har en nyttet 6 årsaksgrupper som en kan regne med som "typiske" for det arbeidsmiljø det her er tale om. De "nærmere omstendigheter" som knytter seg til de enkelte årsaker er anført til høyre.

<u>Direkte årsak:</u>	<u>Nærmere omstendigheter</u>
1. Har glidd, snublet, falt eller skadet seg ved støt mot omgivelsene under håndtering av boremaskin.	18 Har skjedd ved ansetting av borehull, ved skifting av bor eller uttaking av bor som har kilt seg fast, ved flytting av boreutstyr eller fall under vanlig håndtering av boreutstyr.
2. Har fått over seg boremaskin eller er truffet av belastningslodd, er kommet borti borstangen eller på annen måte blitt skadet av boremaskinen.	23 Har skjedd ved brudd på borstang, ofte med den følge at loddet har falt av og rammet fot eller tær. Også her har ansetting av borehull, skifting av bor eller uttaking av fastkilt bor vært en hyppig forekommende omstendighet.
3. Er truffet av luftslange som slår omkring eller av plutselig utstrømmende luft.	14 Har skjedd ved at kobling er løst eller ved at det på annen måte er oppstått lekkasje. Det har forekommet at lufttilførselen ikke er slått av ved ettersyn av luftledning, eller at lufttilførsel plutselig blir slått på. Det har til dels vært vist uforsiktighet ved forsøk på å få løs is i luftledningen.
4. Har fått hånden vridd rundt ved å ha grepet omkring roterende borstang.	5 Har hatt hansker på hendene, i ett tilfelle var det bukseben som ble dradd med, i et annet tilfelle ble boret forsøkt satt inn mens maskinen var igang.

5. Er truffet av stein som løser og faller ned eller av gjenstand.	6 Har skjedd ved at stein er løst fra skråning, skjæring eller tunneltak eller ved at borstenger har ramlet ned (uforsiktig oppstilling, lagring).
5. Annen årsak.	3 To av disse skader skjedde samtidig da det ble utløst en eksplosjon ved at boret kom borti ueksplodert dynamitt (60 cm ned).
I alt	69

Tilslutt har Vegdirektoratet henstillet til arbeidslederne om å sørge for at det blir sendt meldinger på alle skader av minst 1 dags varighet, slik instruksene foreskriver. Dette er nødvendig, blant annet for å få et troverdig bilde av det relative skadenivå i de enkelte fylker.

FØRSTEHJELP

HER ER ENNÅ LITT REPETISJON OM FØRSTEHJELP.

SJOKK

Sjokk er en generell svakhetstilstand - en perifer krettsløp-svekkelse, med de følger dette har for kroppens organer.

Den sirkulerende blodmengde er forliten i forhold til blodårenes rominnhold.

Dette kan skje enten ved at vi mister blod - eventuelt blodvæske, eller at blodårene utvider seg, eller ved at hjertets arbeide nedsettes. To eller tre faktorer vil ved visse skader virke samtidig.

ÅRSAKER TIL SJOKK.

Nedsatt blodmengde over 1 liter som kan forekomme ved:

- a) Ytre blødninger hvor større pulsårer eller vener er skadet. Et raskt blodtap er farligere enn et langsomt.
- b) Indre blødninger - ofte uten synlige skader - oppstått ved harde slag eller trykk mot bukveggen. Lever, milt eller nyrer kan bryte og gi blødninger.
- c) Plasmatap - enten ved siving fra brannsåre eller ved opphoping i og rundt knusningssår. Blodet blir tykkere og mengden mindre. Hvis vi har en 2. grads forbrenning på mer enn 20% av hudens overflate, er det fare for sjokk. Det samme er tilfelle ved 3. grads forbrenning over mindre områder og 1. grads forbrenning over større områder.
- d) Væsketap - ved svette, tørste, brekninger og diare. Først ved svært store væsketap inntreer det sjokk.

UTVIDELSER AV BLODÅRENE.

Når blodårene i stort antall utvider seg, kan blodmengden bli forliten til å fylle disse. Dette skjer ved:

- a) Meget sterke smerter. I slike tilfeller er det særlig blodårene i bukorganene som åpner seg, hjernen får forlite blod, og pasienten svimer av.
- b) Forskjellige giftstoffer. Det kan være bakteriegifter ved alvorlige langvarige infeksjoner, narkotika, sovemidler, morfin og giftstoffer dannet i store brannsåre.
- c) Store nerveskader i ryggmargen eller hjernen. Nervesystemet mister herredømmet over reguleringen i kretsløpet.

NEDSATT HJERTEARBEID.

- a) Skader i selve hjertet. Et typisk eksempel er hjerteslag hvor en blodpropp ødelegger hjertemusklaturen.
- b) Trykk eller drag over hjertet. Dette skjer særlig ved større skader i brysthulen. (Falsk luft).
- c) Fortynning av blodet. Plasma og væsketap gjør at blodet blir tykkere. Det må større kraft til for å presse det gjennom åresystemet. Dersom belastningen på hjertet blir for stort, inntreer det hjertesvikt eller sjokk.

Flere andre årsaker kan være medvirkende. Vi nevner skrekk,

angst, sult, forfrysninger, sterk varme og store anstrengelser.

SYMPTONER VED SJOKK.

Blødforsyningen til organene er dårlig. Dette gir først symptomer fra nervesystemet, da det er mest følsomt. Den skadde er engstelig og urolig, trett og interesseløs - vanskelig å komme i kontakt med. Ofte smiler han og ler, prater fjollet og er uten innsikt i situasjonens alvor.

Full bevisstløshet inntreer på et langt fremskredet stadium.

Så kommer symptomer fra hjertet og blodårene. Ved nedsatt sirkulerende blødmengde vil organismen så godt som mulig forsøke å rette opp tilstanden med de hjelpemidler som står til rådighet.

- a) Huden er blek og kaldsvettende fordi blodet dirigeres fra huden til steder hvor blodbehovet er større - nemlig til hjernen og hjertet.
- b) Pulsens er svak og hurtig. Hjertet må arbeide raskere for bedre å utnytte blødmengden. Resultatet blir at det ved hvert slag pumper mindre enn før, pulsen blir svakere, tilslutt nesten ikke følbare.

Flere av symptomene er uttrykk for at organismen forsøker å opprettholde et normalt blodtrykk. Vi har et kompensert sjokk. Mislykkes dette, blir blodtrykket lavt, det vil si et ukompensert sjokk. Blodsirkulasjonen svekkes ytterligere, symptomene forsterkes og blodtrykket faller enda lavere. Vi er derved kommet inn i en ond sirkel, som vi med vår førstehjelpsbehandling må forsøke å hindre.

Utviklingen av sjokket er avhengig av skaden. Det kan ta få minutter til mange timer. Sjokk inntreer raskt ved store blødninger - sent ved langvarige mindre blødninger, og ved knusningssår og forbrenninger.

Varer ukompensert sjokk i timesvis, vil det gå over i uheldig stadium. Vår oppgave som førstehjelper er for det første å hindre at sjokk kommer så langt, og for det andre - transportere raskt til lege.

FOREBYGGING OG FØRSTEHJELPSBEHANDLING AV SJOKK.

- a) Stopp blødning om mulig. Øv direkte trykk med kompress

mot såret. Hev den blødende del, legg trykkbandasje - eventuelt omsnøring.

- b) Dekk såret. Den skadde faller lettere til ro og vi hindrer betennelse.
- c) Still smerter. Bandasjer eventuelt med støttebandasje. Brudd, store knusningssår og større brannsåre må vi spjelke. Av smertestillende midler har vi asperin, nevralgin, paralgin og diacetin etc. Morfin er mest virksomt. Det skal bare brukes av lege, untaksvis av førstehjelper. En skadet som er i sjokk, skal aldri ha morfin. Blodsirkulasjonen i huden er nedsatt og morfin suges derfor dårlig over blodbanen. Det vil derfor være uten virkning. Gi heller ikke morfin til hodeskader, da det virker hemmende på hjernenes funksjoner som på forhånd på grunn av skaden er hemmet.
- d) Gi oppmuntring.
- e) Løsne på stramsittende klær.
- f) Plaser i sjokkstilling. Det vil si - hodet og overkroppen lavt og beina hevet. Dermed bedres blodsirkulasjonen til hjernen, som trenger blodet først og fremst.
- g) Sørg for at den skadde har det lunt, men ikke for varmt. Varmen åpner blodårene i huden, og blodet strømmer derved bort fra livsviktige organer.
- h) Gi noe varmt å drikke for å erstatte eventuelt væske som er tapt i fra blodårene. Buljong, saltet havresuppe eller vann tilsatt 1 teskje salt og 1 teskje natron pr. liter.
- i) Hindre kveling ved å legge pasienten på magen med hodet hvilende på den ene armen og den andre armen lagt bakover. Tongen faller framover og blodet eller oppkast renner ut av munnen. En må ikke glemme å legge pasienten i sjokkstilling.
- j) Transporter hurtig til lege og sykehus, men husk at førstehjelperen ikke bare skal ta hensyn til tiden, men også til skånsomheten. Transporten må ikke skje slik at sjokket forverres.

Legene kan ikke behandle skaden før sjokket er over. Kirurgiske

inngrep og narkose er i seg selv påkjenninger som kan øke sjokket. Blodtransfusjoner er best, og i mangel av blod brukes forskjellige erstatningsvæsker. Dette er en sak for leger og sykehus.

STØYDEMPING AV MASKINER TIL STATENS VEGVESEN

Som et ledd i arbeidet med å redusere støyplagen innen anlegg og vedlikeholdsdriften, er det nå fastsatt maksimale støygrenser for alle maskiner og biler som leveres til Statens vegvesen etter 1. oktober 1972.

For alle typer maskiner med unntak av kompressorer er det fastsatt en utvendig støygrense på 85 dB(A) målt på 7 meters avstand. For mindre kompressorer på 83 dB(A). For biler gjelder de støygrenser som er angitt i kjøretøysforskriftenes bestemmelser.

For selvgående maskiner med fører er det også angitt en innvendig støygrense. Denne grensen er lik for alle maskiner og er også satt til 85 dB(A).

De fastsatte støygrenser er basert på erfaringer som er vunnet med støydemping i de siste årene. Kravene vil legge et betydelig press på leverandører av anleggsmaskiner til å få frem støydempende førerhytte og til å lyddempe motorer og drivverk. En regner med at kravene representerer et viktig skritt i retning av å redusere støyen på og fra anleggs- og vedlikeholdsdrift og til å bedre maskinførernes arbeidsforhold.

I FORBINDELSE MED DENNE ARTIKKELEN OM STØYDEMPING AV MASKINER GJENGIR VI PÅ NESTE SIDE DEN SÅKALTE DECIBELSKALA OG STØYNIVÅET VED ENKELTE AKTIVITETER



BOLIGLÅN TIL STATSANSATTE

I håndboka for oppsynsmenn og vegarbeidere i Troms fylke er på side 36 tatt inn et avsnitt om boliglån til statsansatte. Bestemmelsene gjelder også for vegarbeidere.

Det har vært rettet endel forespørsler til vegkontoret om denne lånemuligheten og vi gjengir derfor bestemmelsene i sin helhet, slik de er tatt inn i Statens Personelhåndbok:

I

1. Tjenestemann i staten kan få boligstøtte som lån i Statens Pensjonskasse til:
 - a) innskudd i boligbyggelag, borettslag eller til aksjebolig.
 - b) obligasjonsinnskudd i annet boligbygg, når innskuddene er sikret ved pant i eiendommen,
 - c) bygging, ombygging eller kjøp av egen bolig.
2. Lånene etter punkt a og b beregnes til 85 pst. av innskuddet og til maksimum kr. 18 000,- dog slik at låntakeren i alle tilfelle må skaffe kr. 1 500 i egenkapital. (Innskuddsdokumentene må deponeres i Pensjonskassen som sikkerhet for lånet.)
3. Lånene etter punkt c kan gis inntil kr. 18 000 mot pant i eiendommen, prioritert innenfor 90 pst. av takstverdien.
4. Avdragstiden skal vanligvis være 15 år. I særlige tilfelle kan den settes til 20 år.
5. Lån kan gis til statstjenestemenn i fast organiserte stillinger. Midlertidig ansatte, engasjert og åremålsansatte tjenestemenn samt overenskomstlønnet, helårsbekjeftiget personale som tjenestegjør full dag, kan få lån, når de har sammenhengende tjeneste i staten i 1 år. Pensjonerte tjenestemenn får lån på samme vilkår som aktive tjenestemenn.
6. På samme vilkår kan det gis lån til tjenestemenn i en del blandede statlige institusjoner, når disse tjenestemenn er ansatt

på samme vilkår som statstjenestemenn og omkostningene med institusjonen i hovedsaken blir dekket over statsbudsjettet eller av andre offentlige midler som staten disponerer.

Tjenestemenn i kommunale eller fylkeskommunale institusjoner kan likevel ikke få lån etter denne regel.

II

Hvis låntakeren slutter i statstjenesten, flytter eller selger eiendommen plikter han å underrette Statens Pensjonskasse omgående om dette. Lånet ansees samtidig å være forfalt til innfrielse, eventuelt innen en frist som fastsettes av Pensjonskassen.

III

Som bilag til søknaden må vedlegges:

1. Ved innskudd i boliglag/boligselskap: opplysninger på fastsatt skjema utfylt av boliglaget/boligselskapet.
2. Ved innskudd i boligbygg som ikke går inn under lovene om boligbyggelag og borettslag, dessuten:
 - a) bekreftelse for at innskuddet er/vil bli sikret ved tinglyst pant,
 - b) bekreftelse for at innskuddet er knyttet til leieretten dersom dette ikke uten videre fremgår av innskuddsdokumentene. Fremgår dette ikke av vedtekt eller skriftlig avtale, kan lån bare ytes mot utleierens erklæring der dette prinsipp blir akseptert.
3. Ved lån til eget hus: eiendommens lånetakst eller opplysning om hva lånetaksten antas å ville bli. Videre må det opplyses når boligen antas å bli ferdig og det må vedlegges plan for finansieringen samt nøyaktig angivelse av eiendommens betegnelse (navn, nr. til gate/vei, matrikelnr. eller lign. kommune m.v.).

IV

1. Lån ytes prinsipielt ikke når finansieringen allerede er ordnet på annen måte og derfor heller ikke til konvertering av eldre lån, selvom disse er gitt på mindre gunstige vilkår.
2. Lån til ombygging kan som regel bare gis når denne fører til en økning i boligvolumet. Det kan ikke ytes lån til vanlig

vedlikehold eller til modernisering og heller ikke til bygging av garasje. Som vedlegg til søknaden må følge godkjente tegninger hvor det klart fremgår hvordan boligen er før og etter ombyggingen. Videre må det vedlegges anbud eller overslag fra byggmesteren eller offentlig godkjent takstmann over hva ombyggingen antas å ville koste. Det må også vedlegges fullstendig finansieringsplan.

3. Lån gis ikke til kjøp av tomt uten påstående boligbygg. I forbindelse med bygging av bolig kan lånetilsagn gis, men lånets størrelse kan først endelig fastsettes og utbetaling finne sted når innflytting er skjedd eller ferdigattest foreligger. Lån til innskudd i leiligheter kan heller ikke utbetales før ved innflytting.

Søknadsskjema for lån kan en få ved henvendelse til Statens Pensjonskasse, Keyzers gt. 8, Oslo-Dep, Oslo 1. Det må da opplyses om lånet skal brukes til innskudd i boliglag eller til anskaffelse av egen bolig.

Ved flytting av statsinstitusjoner kan det gis lån til bolig på det nye tjenestested etter særlige regler som er fastsatt i Finansdepartementets rundskriv av 25. juli 1967.

Nytt symbolskilt



Vegdirektoratet melder i rundskriv nr. 32 av 19. februar 1973 at det som en prøveordning er åpnet adgang til å nytte symbolskilt for brannslukningsapparat.

Til skiltet, som foreløpig får nummerbetegnelsen 319 a: "Brannslukningsapparat", knyttes følgende bruksbetingelser i tillegg til de generelle bruksbetingelser for serviceskilt: Skiltet kan tillates i forbindelse med brannslukningsapparat satt opp av hensyn til de vegfarende, f.eks. i vegtunneler og på bilferjer.

VEG - sport

VEGMESTERSKAPET PÅ SKI 1973

gikk av stabelen 31. mars 1973 i Nordkjosbotn.

Vær og føre var ikke det aller beste, en del av de påmeldte måtte derfor avstå fra start grunnet tjeneste, mens andre som ikke møtte til start, antakelig regnet med uoverkommelige smøreproblemer.

Likevel, det startet da i alt 46 mann i innbitt kappestrid og det hele endte slik for de beste:

KLASSE OVER 60 ÅR

- | | |
|-------------------------------|------------|
| 1. Thorvald Pettersen, Tromsø | 25,27 min. |
| 2. Olav Solvang, Finnsnes | 26,11 " |

KLASSE 56 - 60 ÅR

- | | |
|------------------------------------|------------|
| 1. Olav Nilsen, Harstad | 21,20 min. |
| 2. Hilmar Holmstrand, Storsteinnes | 23,08 " |
| 3. Evald Henriksen, Finnsnes | 23,39 " |

KLASSE 51 - 55 ÅR

- | | |
|-----------------------------------|------------|
| 1. Oddleif Skogstad, Storsteinnes | 21,21 min. |
| 2. Bjarne Broderstad, Finnsnes | 25,27 " |
| 3. Karl Skogstad, Bardu | 25,30 " |

KLASSE 43 - 50 ÅR

- | | |
|-----------------------------------|------------|
| 1. Rolf Eriksen, Skibotn | 18,03 min. |
| 2. Birger Sivertsen, Nordkjosbotn | 20,35 " |
| 3. Kristian Kvalberg, Skibotn | 20,57 " |
| 3. Erik Broderstad, Finnsnes | 20,57 " |
| 5. Gunnar Berntsen, Tromsø | 22,50 " |

KLASSE 36 - 42 ÅR

- | | |
|-----------------------------|------------|
| 1. Agnar Kvernmo, Skibotn | 17,46 min. |
| 2. Harry Pettersen, Harstad | 19,13 " |

KLASSE 36 - 42 ÅR forts.

- | | |
|--------------------------------|------------|
| 2. Thor Stenseth, Nordkjosbotn | 19,13 min. |
| 4. A. Osvaldsen, Nordkjosbotn | 19,26 " |

- | | |
|-------------------------------|---------|
| 5. Walter Emaus, Storsteinnes | 21,32 " |
| 6. Magne Hansen, Nordkjosbotn | 21,55 " |

KLASSE 26 - 35 ÅR

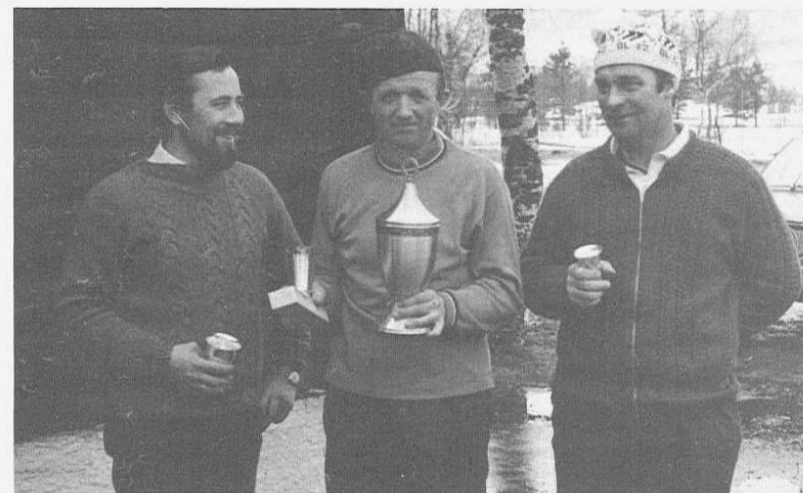
- | | |
|----------------------------------|------------|
| 1. Bjørn Stiberg, Tromsø | 17,36 min. |
| 2. Sevald Storbakk, Nordkjosbotn | 17,55 " |
| 3. Jan Erik Strømseng, Tromsø | 19,14 " |
| 4. Ingolf Moan, Tromsø | 19,41 " |
| 5. Sven Aho, Nordkjosbotn | 19,48 " |
| 5. Harry Jørgensen, Harstad | 19,48 " |
| 7. Elling Eriksen, Tromsø | 20,00 " |

KLASSE UNDER 25 ÅR

- | | |
|----------------------------------|------------|
| 1. Bjørn J. Rognli, Nordkjosbotn | 17,55 min. |
| 2. Størker Bjørnstad, Tromsø | 20,45 " |
| 3. Håvard Sandberg, Tromsø | 20,50 " |
| 4. Halle Fossbakk, Tromsø | 21,26 " |

Det ble anleggsavdelingens "filial" på Skibotn som stakk av med lagseieren ved Rolf Eriksen, Agnar Kvernmo og Kristian Kvalberg.

- | | |
|-----------------|------------|
| 1. Skibotn | 52,36 min. |
| 2. Nordkjosbotn | 54,15 " |



De som berget lagseieren for Skibotn, fra v. Agnar Kvernmo, Rolf Eriksen og Kristian Kvalberg.

3. Harstad	56,01	"
4. Tromsø	56,31	"
5. Finnsnes	63,57	"

Idrettslaget har ellers vært representert i flere store skirenn i vinter, med mer og mindre hell, vi nevner at i Harstad tok Olav Nilsen en fin 2. plass i turklassen over 50 år i Hinnøy-løpet, ca. 35 km langt og med skyting og avstandsbedømmelse som innlagte og også tellende oppgaver.

I Reistadløpet også ca. 35 km langt og også her med skyting, ble Bjørn Stiberg nr. 22 i bedrifts-/turklasse 2, Elling Eriksen nr. 115, Ingolf Moan nr. 152 og Bjørnar Johansen nr. 158, i samme klasse hvor det i alt startet nærmere 180 mann.

Det deltok her også 2 damer fra vegkontoret, Gunn Stenvold ble nr. 19 og Sylvi Bavda nr. 20 i klasse 2 for bedrifts- og turløpere.

Ellers nevner vi at Jan Erik Strømseng greidde en hederlig 3. plass i Kretsmesterskapet i skiskyting som gikk i Tønsvika like før påske.

VEGKONTORETS ÅRLIGE SKIRENN

var som vanlig begunstiget med strålende sol, brukbart føre og stor deltakelse. I alt pløyde 81 kvinner og menn gjennom løypa 2 ganger og anvendt tid på hver av de 2 rundene skulle være mest mulig lik.

Her er de beste:

1. Hermod Johansen	2 sek. avvik
2. Jan Haukland	5 " "
3. Mary-Janne Jenssen	6 " "
3. Steinar Norum	6 " "
3. Arnulf Sørensen	6 " "
6. Jan Birger Lund	7 " "
6. Wiktor Eriksen	7 " "
6. Knut Davidsen	7 " "
9. Thorvald Pettersen	8 " "
10. Halle Fossbakk	9 " "



Bilkontrollens Ruth Eriksen og Ingjerd Johansen (foran) i full fres, mens Haugmoen, Setsaa, Solberg og Martin Eriksen diskuterer smøreproblemer og taktikk foran starten.



To debutanter, Størker Bjørnstad og Oddmar Eilertsen, og en veteran i løypa, Nelly Andresen. T.V. Grunnseksjonens stafettlag, Willy Pedersen, Øystein Myrvoll og Jan Inge Strømseng.

11. Johanne Marie Labugt	10	"	"
11. Ann-Sylvi Hansen	10	"	"
11. Ivar Bjørnsund	10	"	"
11. Håvard Sandberg	10	"	"

Nr. 81 hadde et avvik på 1. min. og 59 sek.

I løpet var også innlagt hurtigløpskonkurransen, resultatet av denne:

DAMER:

1. Randi Johnsen	32.07 min.
2. Alfild Johansen	33.13 "
3. Sylvi Bavda	34,25 "
4. Margit Pedersen	35,33 "
5. Johanne Marie Labugt	35,40 "

HERRER:

1. Frank Jensen	19,05 min.
2. Ingolf Moan	20,23 "
3. Jan Erik Strømseng	20,27 "
4. Øystein Myrvoll	22,37 "
5. Ivar Bjørnsund	22,48 "
6. Thorvald Pettersen	22,50 "
7. Jan Birger Lund	23,13 "
8. Guttorm Henriksen	23,20 "

Det er ellers avviklet et stafettløp over 3 etapper:

1. Seksjon for grunnerv	30,40 min.
2. Vedlikeholdsavdelingen	32,11 "
3. Planavdelingen 1. lag	32,13 "
4. Planavdelingen 2. lag	32,25 "
5. Anleggsavdelingen	35,25 "
6. Regnskapsavdelingen	36,08 "

VOLLEYBALL

Her kjemper VEG i 3. divisjon og resultatene siden forrige nr. av "Vegstikka" er disse:

VEG - KOMMUNEN	(5-15, 8-15)	0 - 2
VEG - KURBADET	(15-7, 15-9)	2 - 0

Serien er ferdigspilt, resultat 5. plass av 9 lag, bare 1 poeng etter de 3 lagene som delte 2. plassen.

HÅNDBALL

Det så en stund virkelig lyst ut for vårt gode håndball-lag, mulighetene til opprykk fra 2. til 1. divisjon var lenge tilstede, men de siste kampene gikk ikke som ventet.

VEG - SAS	11 - 12
VEG - BILCO	10 - 6
VEG - NKL	19 - 7
VEG - TELE	14 - 10
VEG - RIC. BJØRN	18 - 4
VEG - HÅKO	11 - 10
VEG - KOMMUNEN	8 - 10
VEG - NORDLYS	6 - 12

Vel, tross alt, det er jo en fin resultatserie. Det gjenstår 1 kamp før serien er ferdigspilt.

SKYTING

Etter at det er plassert miniatyrgevær flere steder ute i distriktet, kunne "Veg" i år for første gang arrangere et "vegmeesterskap" omfattende mesteparten av fylket.

Skytingen foregikk samtidig i Harstad, Finnsnes, Nordkjosbotn og Tromsø. Det startet i alt 43 i herreklassen og 7 i dameklassen.

Disse ble premiert:

HERRER:

1. Ola Kristiansen, Nordkjosbotn	134 poeng
2. Jan Erik Strømseng, Tromsø	131 "
2. Arne Nilsen, Harstad	131 "
4. Odd Danielsen, Tromsø	128 "
5. Thor Jakobsen, Tromsø	126 "
6. Bjørn Rognli, Nordkjosbotn	125 "
6. Jan Birger Lund, Tromsø	125 "
8. Wiktør Eriksen, Tromsø	124 "
9. Ole J. Olsen, Tromsø	123 "

10.	Jan B. Haukland, Tromsø	122	"
11.	Hermod Johansen, Tromsø	121	"
12.	Bjørn Eriksen, Tromsø	120	"
12.	Kristian Myklevoll, Finnsnes	120	"
12.	Gunnar Berntsen, Tromsø	120	"
12.	Bjørnar Johansen, Tromsø	120	"

DAMER:

1.	Sylvi Bavda, Tromsø	76	poeng
2.	Margit Pedersen, Tromsø	69	"
3.	Inger Jakobsen, Tromsø	67	"

Vegmestrene Ola Kristiansen og Sylvi Bavda tok også hver sitt napp i den oppsatte vandrepokal.

Ellers har det vært avviklet en lagkonkurranse i skyting mellom de forskjellige avdelinger på kontoret. Det ble konkurrert om en vandrepokal.

HERRER:

1.	Maskinavdelingen v/Gunnar Berntsen, Bjørn Eriksen og Svein Johansen	237	poeng
2.	Grunnseksjonen	228	"
3.	Planavdelingen	217	"
4.	Vedlikeholdsavdelingen	216	"
5.	Administrasjonsavdelingen	200	"
6.	Anleggsavdelingen	159	"

DAMER:

1.	Lønningskontoret v/Helene Emaus og Sylvi Bavda	144	poeng
2.	Skrivestua	138	"
3.	Bokholderiet	126	"

Individuelt ble resultatet i denne skytingen:

HERRER:

1.	Elling Eriksen	88	poeng
2.	Bjørn Eriksen	86	"
3.	Gunnar Berntsen	85	"

4.	Odd Danielsen	84	"
5.	Jan Birger Lund	83	"

DAMER:

1.	Helene Emaus	80	poeng
2.	Anna Josefsen	75	"
3.	Margit Pedersen	65	"

SAMARBEIDS- UTVALGET

holdt den 2. mars sitt andre møte i 1973.

Til behandling forelå "Sysselsetting av vegarbeidere som av helsemessige årsaker er interessert i annet arbeid". I den anledning var også verneutvalget og vegsjefen tilstede.

Formannen, driftssjef Herleiv Solberg, innledet med å referere Vegdirektoratets melding om nevnte sak og "Innstilling fra utvalg som skal utrede spørsmålet om sysselsetting av vegarbeidere som av helsemessige årsaker er interessert i annet arbeid".

Som dette utvalget, kom også formannen fram til at det var de 3 spørsmålene

1. Ansettelse av fysioterapeut
2. Opprettelse av utvalg for omplassering
3. Opprettelse av ergonomiutvalg for vegvesenet

som samarbeidsutvalget nå skulle ta stilling til.

Debatten som fulgte, viste bred enighet om at punktene 1 og 2 burde gjennomføres snarest mulig, mens punkt 3 antok de fleste var et spørsmål som best kunne løses sentralt.

Om ansettelse av fysioterapeut var det flere som antok at denne også kunne overta arbeidet som verneleder, mens andre mente at en, ihvertfall inntil vedkommende var grunnkjent innen etaten og med dens virksomhet, var best tjent med en ordning på linje med den vi nå har.

Fysioterapeut på deltid som et par av representantene kastet fram tanken om, mente de fleste ikke var tilfredsstillende, be-

hovet for en i heldagsstilling anså man var fullt ut tilstede. Når det gjaldt opprettelse av et omplasseringsutvalg var det bred enighet om at dette var et tiltak som burde iverksettes straks og uavhengig av de øvrige tiltak som har vært drøftet på dette møte, også før fysioterapeut ansettes.

En del omplasseringer har jo også forekommet hittil, men da slike omplasseringer gjerne berører flere på arbeidsplassen, får de ofte slike ringvirkninger at dette burde snarest komme inn i organiserte former. Det var nevnt under debatten at dette omplasseringsutvalget, som fra Vegdirektoratets side var foreslått å bestå av fysioterapeut, en oppsynsmann og formannen i hovedtillitsmannsutvalget, burde forsterkes med driftssjefen eller en annen fra administrasjonen.

Under debatten ble det ellers på forskjellig vis understreket nødvendigheten med å komme igang med dette arbeidet, det ble bl.a. vist til at ca. 10% av de ansatte stadig er på sykelisten. Dette tallet ble oppgitt av lønningskontoret.

Etter en oppsummering av dette ordskiftet kom Samarbeidsutvalget og verneutvalget fram til følgende uttalelse:

1. Dethersket enighet om at det snarest blir opprettet stilling som fysioterapeut i hver fylke.
2. Det er også enighet om at det bør opprettes omplasseringsutvalg i hvert fylke. Med hensyn til utvalgets foreslåtte sammensetting, mener en at det bør supleres med en representant fra vegadministrasjonen i fylket.

En ser det som særlig viktig at dette utvalget blir oppnevnt snarest mulig og uten påvente av ansettelse av fysioterapeut.

3. Et initiativ om opprettelse av ergonomiutvalg for vegvesenet bør komme fra Vegdirektoratet.

På slutten av møtet tok representanten Martin Rognli opp spørsmålet om kvaliteten på sengeklærne i brakkene og mente også bl.a. at den merking av sengetøyet med store bokstaver tvers over hele teppet, var lite tiltalende og burde kunne utføres mere diskret. Spørsmålet fra Rognli avstedkom endel debatt uten at det ble fattet noe vedtak.

Neste møte ble besluttet lagt til Nord-Troms og med et kontaktmøte med arbeidsstokken i tilslutning.



Og så våre hjerteligste gratulasjoner til disse jubilentene:

50 ÅR

Sjåfør Rolf Sørensen, Gratangsbotn	25/4
Sjåfør Kristian Skogstad, Salangsdalen	28/4
Maskinkjører Berge Limberg, Sandstrand	2/5
Sjåfør Martin Mathisen, Oksfjordhamn	25/5
Sekretær Reidar Skjelmo, Tromsø	23/6

60 ÅR

Vegvokter Magne Larsen, Storsteinnes	17/4
Vedlikeholdsarb. Turnolf Bømark, Bogen i Kvæfj.	27/4
Vedlikeholdsarb. Helge Hemmingsen, Sjursnes	2/5
Vedlikeholdsarb. Armand Eriksen, Oksfjordhamn	7/6
Vegvokter Bjarne Larsen, Sørstraumen	15/6
Anleggsarb. Hagerup Olsen, Ramfjordbotn	21/6
Vedlikeholdsarb. Bjarne Johannessen, Ramfjordb.	28/6
Sjåfør Magnor Fossbakk, Sjøvegan	29/6

NYE PENSJONISTER

Anleggsarbeider Anselm Svendsen, Myrlandshaug
Vedlikeholdsarbeider John Nilsen Nordli, Tennevoll

har gått ut av tjenesten etter oppnådd aldersgrense.

Vegvesenet retter en hjertelig takk til disse for den tiden de har virket for etaten, for alt slit gjennom tidene i vegbyggingens og vedlikeholdets tjeneste.

† DØDSFALL



Den 18. april 1973 løp det triste budskap inn, verkstedformann Karstein Boberg, Burfjord var død, 46 år gammel.

Karstein Boberg, som var vokst opp i vegarbeidermiljø, tok sine første tak for vegvesenet allerede i tenårene. Fra 1950 finner vi ham i fast helårstjeneste for etaten vår, som verkstedformann ved vårt verksted i Burfjord

utførte han et arbeide det stod særlig respekt av, det var skjelden det oppstod problemer av arbeidsmessig art som han ikke kunne finne en løsning på.

For sin dyktighet og hjelpsomhet i verkstedarbeid ble han kjent langt utover vegvesenets rekker, utallige er de trafikanter, ikke minst turister, som i løpet av disse årene fikk uvurderlig assistanse.

Var Boberg et unikum som verkstedmann, var han det ikke mindre i privatlivet. Over alt hvor det skulle gjøres felles innsats, var han i første rekke. Hans store hobby var friluftsliv med alt hva dette kunne innebære.

Sammen med sin hustru drev han en tid med dressur av hunder for redningstjenesten og deres egen hund oppnådde 1. pris for lavinehunder i Nord-Norge.

Boberg var bl.a. initiativtaker til Kvænangen Jäger- og Fiskeforening og hans innsats med kultivering av elver og vatn i området og med etablering av tilsyn, som ildsjelen bak laksetrappprosjektene i Kvænangen, vil bli husket.

Fra det ørretklekkeri han en tid drev, delte han gratis ut yngel så langt beholdningene rakkog en hel rekke fisketomme fjellvatn

har han personlig eller medvirkende sørget for i dag er gode fiskevatn. Det er å håpe at befolkningen i området vil ta vare på og føre videre det arbeide Boberg har ofret for friluftslivet i Kvænangen, noen bedre måte å hedre hans minne ville han neppe ha ønsket seg.

Vegvesenet, arbeidskamerater og friluftsfolket har tapt en verdifull støttespiller.

NEDSPRENGNING AV SNØSKAVLER

Som et forsøk ble det den 2. mars i år foretatt en nedspregning av en 80 meter lang snøskavl i Pollfjellet. Arbeidet ble utført av forsvaret etter oppdrag fra og i samarbeid med vegvesenet.

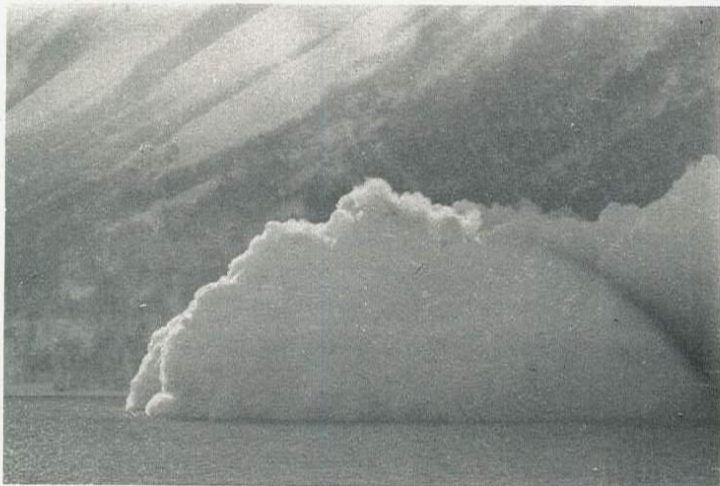
Sprengningen ble utført på følgende måte:

I skavlen (i overgangen mellom fjell og skavl) ble det gravd 4 hull, 1,5 meter dype og med 20 meter mellomrom. Hvert hull ble ladet med 30 kg TNT. På grunn av mangelfull dekning for sprengningsmannskapene på fjellet, ble det ikke benyttet elektrisk tenning. Man brukte defonerende lunte og tjærelunte. Etter tenning ble mannskapene fløyet i sikkerhet med helikopter.

Resultatet av sprengningen må sies å være stort sett vellykket, selv om enkelte ting i opplegget kan forbedres.

Vi ser av billedmontasjen at snøfokket var nokså intens.

I denne sammenheng kan nevnes at det i Troms fylke drives undersøkelser med henblikk på å finne steder hvor utløsning av snøskred ved hjelp av sprenging kan være hensiktsmessig. Undersøkelsene drives av SINTEF etter oppdrag fra vegvesenet.



Kryssord

OG HER ER EN NY TIL FORKORTELTSE AV DEN LANGE SOMMERFERIEN. LØSNINGEN MÅ VI HA INNEN 10. AUGUST D.Å. OG VI STILLER 3 PREMIER I UTSIKT, 3-2 OG 1 HALVLODD TIL DE 3 FØRSTE RIKTIGE UTTRUKNE LØSNINGER, OG ADRESSEN ER SOM VANLIG "VEGSTIKKA", VEGKONTORET, POSTBOKS 615, 9001 TROMSØ OG MERK KONVOLUTEN "KRYSSORD".

Vannrett:

1. Stormakt. (fork.)
5. Strenginstrument.
8. Hovedperson i "Dr. Zhivago".
12. Soldatkappe.
14. Kontorsjef.
16. Vellukt.
17. Nag.
19. Tvilrådlig.
20. Ranke figurer.
21. Kongelig verdighetstegn.
22. Purt.
23. Treblåseinstrument.
25. Tonetrinnet.
26. Eventyrskikkelse.
27. Herred i Vestfold.
28. Harselas.
30. Fjelltopp og bilferje i Troms.
36. Vær hilset.
37. Problem under Pollfjellet.
38. Mynt.
39. Stirre.
40. Vinkelmåler
44. Stridsspørsmål.
46. Ring!
47. Dansk avis.
48. Stemme.
51. Lærstropp.
52. Vasker.

Loddrett:

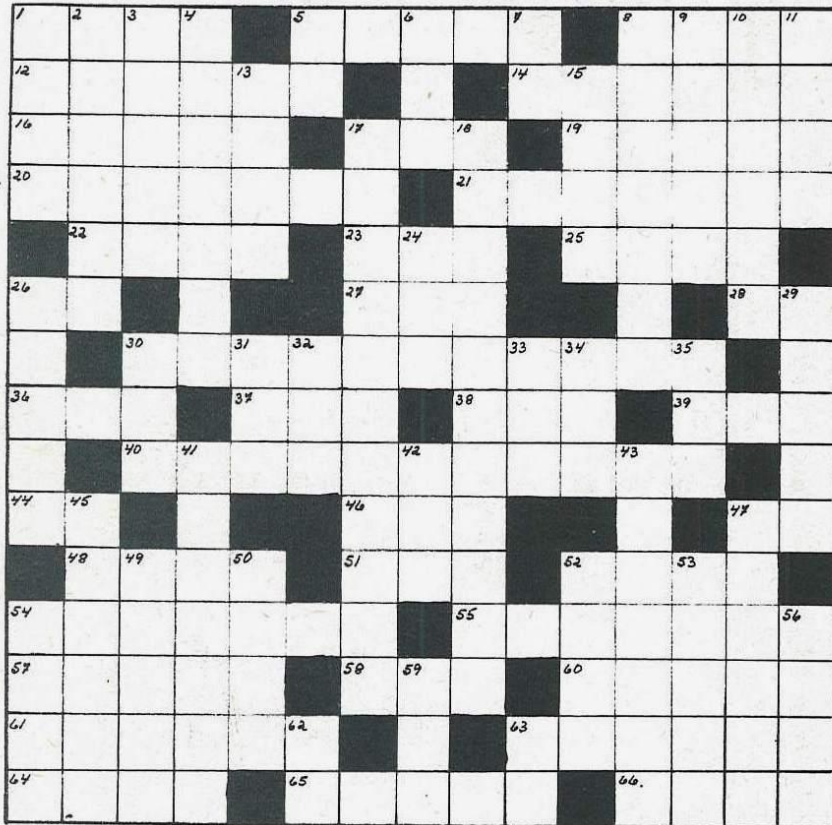
1. Keiserlig forordning.
2. Fransk forfatter.
3. Rideutstyr.
4. Land i Europa.
5. Hålogaland Teater.
6. Flokk.
7. Svell!
8. Steinmassene.
9. Lett (mus.).
10. Harpiks.
11. Være oppmerksom.
13. Måleenhet.
15. Framspring.
17. Kontooversikt.
18. De har med arveanleggene å gjøre.
24. Anmoder.
26. Talemåte.
29. Geistlig.
30. Varm.
31. Moralsk opprustning.
32. Bok av Knut Hamsun.
33. Sanggruppe.
34. Løp.
35. Småved.
41. Buskene.
42. Brygge.
43. Sparsomhet.
45. Engste.
47. Plante.

Vannrett forts.:

54. Jordskifte kandidat.
55. Bålet.
57. Storfeet.
58. Besitte.
60. Poststed i Hedmark.
61. Låse.
63. Omstendighet.
64. Frossen jord.
65. Sykdom.
66. Konservert.

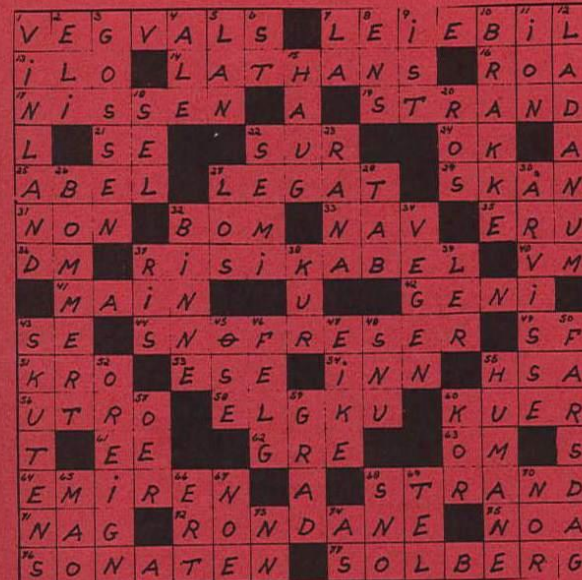
Loddrett forts.:

49. Ikke sparsommelig.
50. Sjøplante.
52. President.
53. Terges.
54. Mat.
56. Del av døgnet.
59. Søkkestein.
62. Tresort (gl. rettskr.).
63. Skipsforkortelse.



NAVN

ADRESSE



LØSNING PÅ KRYSSORD I
NR. 1 1973

Interessen for kryssordkonkurransene øker, 23 deltakere denne gang.

Vi har underveis endret premieringen til istedenfor konfekt, 3 halvlodd i Pengelotteriet til først utbrukne riktige løsning, 2 halvlodd til neste og 1 halvlodd som en tredjepremie. De heldige denne gang var:

1. Ann-Sylvi Hansen, Tromsø
2. Olav Nilsen, Harstad
3. Wiktor Eriksen, Tromsø

Vi gratulerer.

A/S STAAL & JERN HARSTAD

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

Bøying og kapping av kam-
og armeringsstål.

Brødrene Hansen

TROMSØ

MASKINER FOR BYGG OG ANLEGG