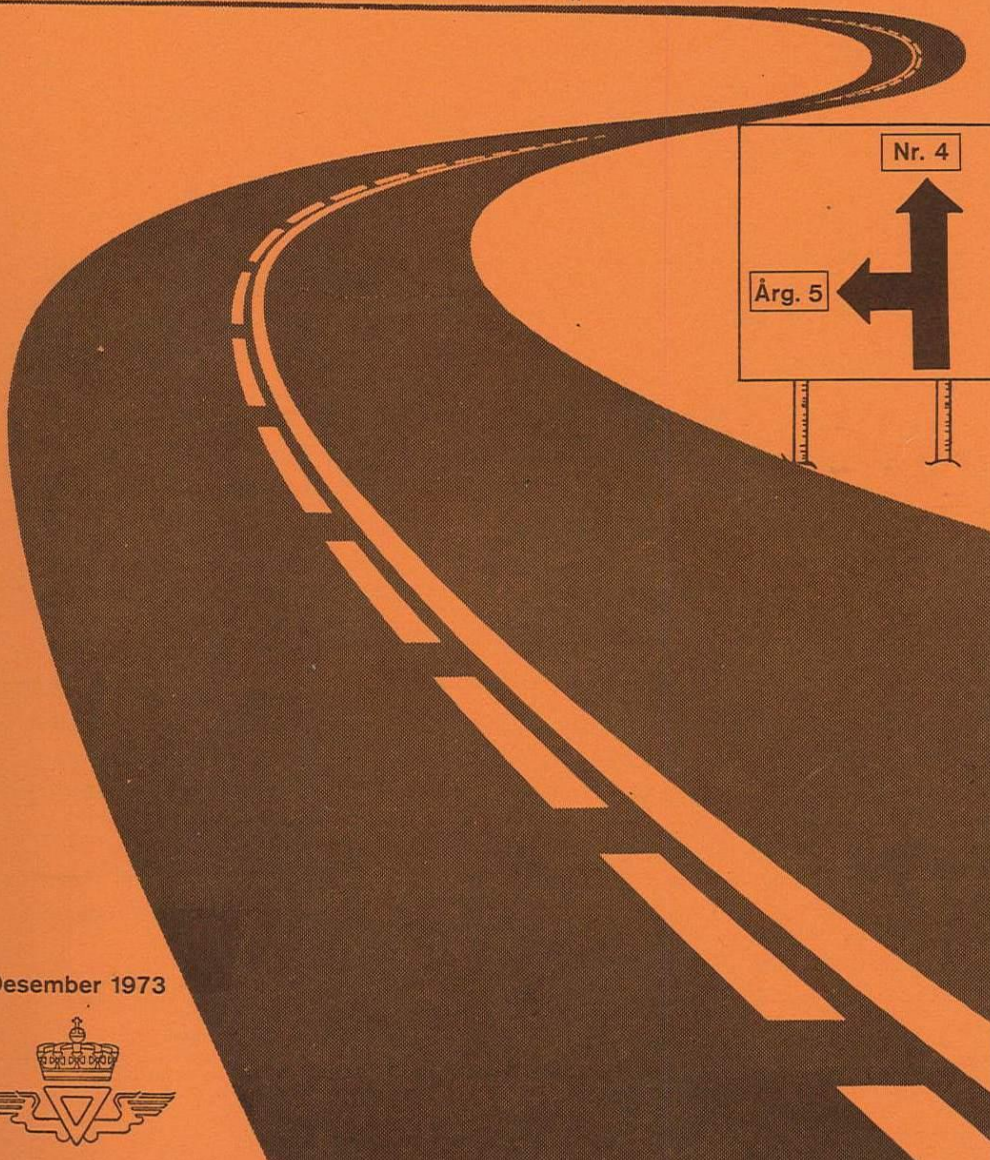


Vegs i kka



Desember 1973



Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS

Nr. 4 desember 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	-- og takk for det gamle!
"	4	Arbeidsprogrammet 1974
"	12	Nytt fra administrasjonen
"	14	Veg- og bilkontroll fra luften?
"	15	Vegavleveringene 1973
"	18	Kurs for verneombud
"	19	Storsmellen
"	21	Merkantil invasjon på anl. Skibota - Løkvoll
"	23	Fra maskinfronten
"	26	Vegplan - hva, hvorfor og hvordan?
"	30	Aunvegen - først og fremst hverdagsveg
"	32	Høvelkurs
"	34	Av en amtsingeniørs dagbok!
"	37	Lønna skal fram også i 1974!
"	38	Samarbeidsutv. i Nordland, Troms og Finnmark
"	47	Nytt fra regnskap
"	48	Veg-sport
"	50	Personalia
"	51	Kryssord

Til neste nr. som kommer i mars 1974, må vi ha inn stoff innen 10. februar 1974.

-- og takk

for det gamle!

Det nærmer seg årets slutt, og det er naturlig å vurdere det vi har utført i 1973.

De endelige regnskapstall og driftsresultat vil foreligge først ut på nyåret, men jeg mener at allerede nu må kunne sies at 1973 har vært et år med gode resultater for vegvesenet i Troms.

Dekkeleggingsprogrammet ble nær på 100% oppfylt, selv om det var kamp mot vinteren i siste omgang.

Det ble i alt lagt 62 km nye svarte dekker, men jeg tror det er viktigere å legge vekt på at vi er kommet fram til et bedre forarbeid og en bedre utførelse av selve oljegrusdekkene.

En rutevis prioritering av bruombygging har ført til at i løpet av året kan ytterligere 96 km riksveg og 96 km fylkesveg til-lates for 8 tonns akseltrykk.

Vegutløsning til vegløse strøk blir etter hvert noe mere sjeldent, men også i 1973 har dette skjedd.

Aun/Elgsnes har fått sin vegutløsning, og Ørnfjordtunnelen har gitt en slags forbindelse for folket i Øyfjorden, selv om dette ikke blir en skikkelig forbindelse før i 1974.

"Storsalva" på Nordnes var vel et slags foreløpig klimaks for vår storanleggsdrift.

Andersdalvegen er sammenbundet.

Her er nevnt noen av de ting som kanskje teller mest for bilistene, og som kanskje av og til utgjør våre pluss i pressen.

Ia det imidlertid være helt klart at de som arbeider på andre

områder i vegvesenet har gjort like god innsats, og at deres arbeid betyr like mye.

Trafikksikkerhet er et ord som vi alle får merke mye til framover, og jeg ber alle som er engasjert i planlegging eller drift, det være seg inne på kontoret eller ute i marken, om å tenke på trafikksikkerheten i forbindelse med vegenes tilstand, utførelse av arbeid på veg under trafikk, og i vegbygging generelt.

Takk til alle i vegvesenet, såvel inne som ute, for gode resultater i 1973, og la oss gå inn for enda bedre resultat i 1974.

Jeg ønsker alle en god jul og et godt nyttår, og denne hilsen omfatter også våre pensjonister.

Hillevi Solberg

Arbeidsprogrammet 1974



Stortinget og Troms fylkesting har i disse dager fått seg forelagt budsjettforslagene for henholdsvis riksvegearbeidene og fylkesvegearbeidene kommende år. I skrivende stund er de gjenstand for nærmere vurderinger i komiteer og utvalg.

Vegkontoret har i mellomtiden levert oversikt over arbeidsprogrammet her i fylket.

Det er for 1974 ikke forhåndsfordelt noe til Troms fylke av distriktsutbyggingsmidlene.

Budsjettforslagene til anleggsdriften ser slik ut for 1974:

Riksveganlegg, ordinært	kr. 43,9 mill
" , ekstraord. sysselsetting "	<u>2,2 " kr. 46,1 mill</u>

Fylkesveganl. ordinært	kr. 18,6 mill
" ekstraord. sysselsetting "	<u>1,5 " kr. 20,1 "</u>
Samlet anleggsbevilgning	<u>kr. 66,2 mill</u>

Hertil vil det bli stilt betydelige beløp til disposisjon fra Torsken, Karlsøy og Tromsø kommune til forskotteringsarbeider uten at en i dag kan gi noen eksakte tall.

For de ordinære bevilgninger til anleggsdrift er det planlagt sysselsatt

på riksveganlegg	109 mann
" fylkesveganlegg	<u>51 "</u>
Tilsammen	160 mann

Hertil førere av leide biler og maskiner.

For å utføre vedlikehold av vegnettet i eget regi er foreslått bevilget

til riksveger	kr. 31,1 mill
" fylkesveger	<u>" 19,5 "</u>
Tilsammen	<u>kr. 50,6 mill</u>

og for dette skal vi foruten førere av leide biler og maskiner beskjeftige

på riksveger, inkl. vegsentral	225 mann
" fylkesveger	72 "

Tilsammen	<u>297 mann</u>
-----------	-----------------

De ekstraordinære sysselsettingsmidlene vil i tillegg gi arbeid for

på riksveganlegg	55 mann
" fylkesveganlegg	<u>36 "</u>
Tilsammen	91 mann

i et tidsrom av 10 - 12 uker i 1. kvartal.

BEMANNINGEN VED DE ENKELTE ANLEGG ER PLANLAGT SLIK FOR 1974:

Anleggets navn	Ordinært		Ekstraord.		Merknad
	Bevi- lgn. Antall mill.mann kr.		1. kvartal	Antall	
A. RIKSVEGANLEGG					
E. 6 Nordland gr.-Finnm.gr.	10,0	16-26			
E.78 Nordkj.b.-Tromsøbrua V	2,5	5			Entreprenør 10 mann
Rv 83 Tjeldsund bru-Harstad sentr.	3,5	12			
Rv 84 Fossbakken-Nordstraumen	-	4-7			Midler over- ført fra 1973
Rv 86 Andselv-Gryllefjord	3,7	4-9			
Rv 87 Elverum-Øvergård	0,8				Utføres av vedl.holds. avd.
Rv 825 Tjeldsund bru-Hilleshamm	1,2	5	0,8	20	
Rv 850 Harstad sentr.-Langvass- bukta	2,3	6			
Rv 854 Rundhaug-Målsnes	0,2	3			Bare jan.- mai
Rv 855 Buktamo-Finnfjordbotn	2,0	4			Bare mai- des.
Rv 858 Vikran og Larseng ferjeleie	0,6	3-5	0,2	5	1. halvår
Rv 862 Sandnessundet bru	1,5				Entreprenør
Rv 864 Olderdalen-Løkvoll	1,7	6	0,35	9	
Rv 864 Løkvoll-Skibotn D/S-kai	10,3	35	0,85	21	
Rv 866 Langslett-Skjervøy	0,2	3			Bare aug.- okt.
D-X- 4-6 Harstad-Grytøy-Bjarkøy- Senja	3,0				Entreprenør 10 mann
Til disposisjon	0,2				
Til spesielle grunnerverv	0,2				
Sum	43,9	109	2,2	55	

Anleggets navn	Ordinært		Ekstraord.		Merknad
	Bevi- lgn. Antall mill. mann kr.		1. kvartal	Antall	
B. FYLKESVEGANLEGG					
Bø-Trøsmark-Nordland gr.	0,3	2			
Ursfjordbotn-Nordfjordbotn	0,8	3			
Huselv-Botnhamn-Sand	0,5	3			Aug.-des.
Finnsnes-Bjorelvnes	0,8	2			
Tromsdalen bru	1,0	2			Juni-okt.
Ervik-Kasfjord-Borkenes	0,8	3			
Mindre vegutbedringer	0,7	2	0,4	9	
Ombygging av bruer	0,6	3			
Høgda-Grunnvassbotn-Elgsnes	0,9	2			
Krøttøy-Meløyvær m/arm	0,5	3			+ entre- prenør
Dyrøyhamn-Vinje	0,2				Dekn.over- skridelser
Mefjordaksla-Ørnfjordbotn	1,6	2-3			+ entre- prenør
Mefjordbotn-Grashopen	1,6	8-12	0,4	10	
Sørbotn-Andersdal-Kantornes	1,0	2-3			
Sørvik-Kråkerøhamn	0,8	6	0,7	17	
Svanelvpl.-Sifjord-Grunnfarnes	2,0	4-9			Også forsk. midler
Steinfjord-Ersfjord	0,8				Entreprise
Skaland-Steinfjord	0,9				Dekn.over- skridelser
Langfjord-Akkarvik	0,4				"
Trafikkomlegg. Harstadomr.	1,4				Entreprise
Laukøy og Uløy ferjeleier	1,0				"
Sum	18,6	45-47	1,5	36	
Stakkvik-Nordeidet	Forsk.	3-4			
Veg/bru til Sommarøy	Forsk.	2			Nov.-des.
I alt		50-53	1,5	36	

Under forutsetning av at Stortinget henholdsvis fylkestinget godkjenner de fremlagte budsjettforslag, tar vi sikte på å gjennomføre bl.a. disse oppgaver i 1974:

På E.6 vil det bli lagt 3,5 km asfalt på parsellen Nordland gr. - Øse samt dessuten utført mindre kompletteringsarbeider. Ombyggingen av vegen gjennom Salangsdalen ventes avsluttet. Ny bru over Målselv med tilstøtende veger vil stå ferdig i 1974. Over Heia legges oljegrus på den resterende grusveg-strekning, 3,5 km.

Nord for Lyngenfjord fortsetter forsterkningsarbeidene på rv. 6 mellom Olderdalen og Langslett med etterfølgende oljegrus-legging, i alt 10 km.

I rv. 19 vil utbedringsarbeider mellom Rødskjær og Nordland gr. resultere i at strekningen blir belagt med oljegrusdekke. Den resterende grusvegstrekning på E. 78 i Balsfjord kommune får nødvendig ansiktsløfting og "svart dekke". Ellers regner en med å bygge om Kalvebakken bru i parsellen Fagernes - Sandvik- eidet, sansynligvis i egen regi, mens den resterende del av denne parsellen ventes ferdig ombygget i løpet av 1974. Videre skal endelig arbeidene med nytt fenderverk på Tromsøbrua utføres.

I rv. 83 sikter en mot fullføring av parsellene Hesjevik - Sørvik og Sørvik - Melvik.

Rørbakk, Sagelv og Langbakkelv bruer i rv. 84 ventes ferdig ombygget, mens det ellers i denne vegruten vil bli utført utbedringsarbeider fra Sjøvegan mot Skårvik og fra Nordstraumen mot Skøelv.

Forsterkningsarbeidene og legging av "svarte dekker" vil fortsette på rv. 86 i retning Andselv. Det skal ellers legges fast dekke fra Silsand mot Islandsbotn.

En satser på å gjøre ferdig og få lagt 6 km oljegrusdekke på rv. 825. Det skal dessuten settes inn ekstraordinære sysselsettingsmidler på parsellen Grov - Stråte.

I rv. 850 igangsettes forsterkningsarbeider med sikte på legging av fast dekke på parsellen innen Harstad kommune.

De 3 bruene Fiskbekken, Finnbekken og Hollendernes i rv. 854

skal bygges om i 1974.

Med bygging av Larseng ferjeleie i rv. 858 vil bilferjeforbindelsen Vikran - Tromsø bli endret til Vikran - Larseng på Kvaløya. Trafikantene kan da oppnå hyppigere rutefrekvens enn hva som nå er tilfelle.

Byggingen av nevnte ferjeleie henger nøye sammen med at bruforbindelsen over Sandnessundet ventes etablert først på nyåret og arbeidene med brua og tilstøtende veger vil også bli avsluttet i løpet av 1974.

Arbeidene med å gjøre E. 6/rv. 6 gjennom Troms ferjefri vil pågå for fullt. Anlegget Skibotn - Løkvoll vil derfor også i 1974 være fylkets største veganlegg og en tar sikte på å sette trafikken på i slutten av året. Når trafikken ledes over på denne vegruten vil den gamle vegen mellom Birtavarre og Olderdalen kunne by på problemer for trafikantene. Det vil derfor bli igangsatt tiltak for nødvendig opprusting og det skal bl.a. være innslag av ekstraordinære sysselsettingsarbeider her.

I Harstadorrådet kan ventes etablert en ny ferjeforbindelse, mellom Stormes på Hinnøy og Bjørnerå på Grytøy etterat byggingen av ferjeleier på disse 2 stedene er fullført.

Også innen fylkesvegsektoren kan en regne med en høy aktivitet og vi finner en rekke oppgaver over det meste av fylket.

I tilknytting til den nye ferjeforbindelsen i riksvegsambandet mellom Harstad og Grytøy som er nevnt foran, skal dette sambandet knytte til seg forbindelsen til Grøtavær hvor ferjeleie vil bli bygget for fylkesvegmidler.

Ettersom en er inne på ferjeforbindelser skal også nevnes byggingen av Stakkvik ferjeleie som skal gi Reinøy bilforbindelse med det øvrige vegnett.

Videre skal bygges 2 ferjeleier i Skjervøy kommune, det er 1 på Laukøy og 1 på Uløy, begge forutsatt i trafikksystemet som ble etablert i dette området for noen år siden.

På de gamle anleggene Bø - Trøsemark - Nordland gr. i Skånland, Ursfjordbotn - Nordfjordbotn i Balsfjord og Huselv - Botnhamm - Sand i Lenvik skal arbeidene fortsette med sikte på parsellvis

fullføre.

Utbedringsarbeidene på fylkesvegen Finnsnes - Bjorelvnes i Lenvik vil pågå som før.

Ny Tromsdalen bru med tilstøtende veger vil stå ferdig og dermed er en irriterende flaskehals fjernet.

Det er gitt førstegangsbevilgning til utbedringen av fylkesvegen Ervik - Kasfjord - Borkenes i Harstad. Det er i første rekke parsellen Ervik - Kasfjord arbeidene skal konsentreres om.

I Harstad regner en ellers med å kunne fullføre strekningen Grunnvassbotn - Elgsnes, mens ombyggingen av parsellen Høgda - Grunnvassbotn kan påbegynnes.

Vegforbindelsen Krøttøy - Meløyvær i Bjarkøy ventes etablert med byggingen av bru mellom disse øyene og fullføring av vegene.

På Senja skal ferjeleiet i Ørnfjordbotn bygges og sikringsarbeider i Ørnfjordtunnelen utføres.



SÅ FIKK VI DA ÅPNING GJENNOM SENJAFJELL TIL ØRNFJORDBOTN
HER SKAL VI KOMMENDE ÅR MED SLUTTFØRING AV TUNNEL OG VEG
OG BYGGING AV FERJELEIE GI FORBINDELSE TIL HUSØY OG
FJORDGÅRD.

Det omstridte anlegget Mefjordbotn - Grashopen i Berg er klart for oppstart, både med ordinære mannskaper og med tilskott av ekstraordinære styrker.

Også på et annet anlegg i Berg, Steinfjord - Ersfjord venter en å kunne starte opp anleggsdrift.

Parsellen Medby - Grunnfarnes i Torsken ble påbegynt sist høst og i 1974 antar en å kunne slå gjennom tunnelen og således skaffe en kjørbar forbindelse.

På anlegget Sørbotn - Andersdal - Kantornes i Tromsø og Balsfjord fortsetter arbeidene med parsellvis fullføring etterat gjennomslag ble oppnådd i høst.

I Ibestad vil en på anlegget Sørvik - Kråkerøhamn slå seg videre fram mot Kråkerøhamn. Det blir også i 1974 innslag av forholdsvis stor ekstraordinær styrke i 1. kvartal.

Anlegget Veg/bru til Sommarøy i Tromsø fikk i 1973 tildelt distriktsutbyggingsmidler. Midlene vil først bli anvendt i 1974 og da sammen med mulig forskottsmidler fra Tromsø kommune for å bringe fram veg til bruhodet på Kvaløysiden.

Av svake fylkesvegbruer er planlagt ombygget Melå I og II i Kvæfjord, Laberg i Salangen, Otterå og Rollnes i Ibestad.

Ekstraordinære sysselsettingsarbeider vil også denne vinteren bli utført på Sør-Senja i Tranøy og på Vannøy i Karlsøy for midler under posten "Mindre vegutbedringer".

I vedlikeholdets regi er det for 1974 planlagt lagt 15,3 km nye asfaltdekker og 62,1 km nye oljegrusdekker. Det gjelder for asfalt bl.a. på strekningene på E. 6, Nordland gr. - Øse og Skogstad - Forsetegga, på E. 78 Fagernes - Sandvikeidet, på rv. 86 Silsand - Islandsbotn, rv. 84 mellom Skøelv - Nordstraumen og på rv. 850 Harstad V - Kjelhus.

Nye oljegrusdekker får vi bl.a. på E. 6 over Heia, endel på anlegget Skibotn - Løkvoll, rv. 6 mellom Olderdalen og Langslett, rv. 19 Årbogen - Nordland gr., rv. 83 Hesjevik - Sørvik, rv. 84 Sjøvegan - Skårvik, rv. 825 mellom Tjeldsund bru og Renså, rv. 86 mellom Andselv og Sørreisa, rv. 87 Skjold - Holt, på rv. 864 en parsell av Olderdalen - Birtavarre og endelig også noe på

E. 78 mellom Fagernes og Sandvikeidet.

Vedlikeholdet skal ellers legge nye slitedekker på 11,4 km riksveger når det gjelder asfalt og på 55,5 km riksveger med oljegrus.

Også på fylkesvegene skal det legges noe "svarte" dekker, bl.a. håper en å kunne fullføre den påbegynte dekkelegging fram til Tønsvik i Tromsø kommune. Ellers har en tatt sikte på et oljegrusdekke på Mefjordaksla - Ørnfjordbotn og også på en parsell i Kvæfjord.

Til slutt, i de siste dagene er det kommet meldinger om ytterligere kr. 5,0 mill. til riksvegutbyggingen i Troms fylke og disse midler vil delvis bli nyttet i utbedringen av rv. 864 mellom Olderdalen og Birtavarre og delvis til parsellen Setermoen - Bjørnsund.

Denne melding er kommet etterat den bemanningsplanen som er referert ble satt opp.

NYTT FRA ADMINISTRASJONEN

INNkjøps- OG LAGERFUNKSJON.

Vegsjefen har bestemt at det fra årsskiftet 1973-74 skal innføres en sentral innkjøps- og lagerfunksjon. Vegdirektoratet har likeledes utpekt Troms sammen med Rogaland å utgjøre såkalte "prøvefylker" for en slik ny innkjøpsordning.

Målsettingen for dette er å oppnå en enhetlig styring av innkjøpsvirksomheten, begrense eget lagerhold til det omfang som gir lavest mulig kostnader totalt sett, og få en sentralisering av innkjøpsarbeidet for både å avlaste driftspersonalet samt oppnå en faglig spesialisering i innkjøpstjenesten. Det er utarbeidet en håndbok for innkjøp og lagerhold som vil bli fordelt til ingeniører, vegmestere og oppsynsmenn så snart den er trykket.

Det vil dessuten bli holdt informasjonsmøte om innkjøp og lagerfunksjon.

Til å lede denne innkjøpsfunksjonen er utpekt sekretær Steinar Norum.

HOVEDTILLITSMANNSUTVALGETS FORMANN,

Martin Rognli, er gitt delvis fri med lønn for bedre å kunne skjøtte sin tillitsmannsoppgave.

Rognli skal ha fast kontordag. Han blir da å treffe hver mandag i Nordkjosbotn. Det vil også bli ordnet med kontortelefon. Han skal dessuten ha anledning til for vegvesenets regning å foreta reiser i tillitsmannsoppdrag i inntil 3 dager pr. måned.

ANSETTELSE. VEGKONTORET.

Vi kom i forrige nr. i skade for å ha ansatt Johan Reinbø, en utilgjengelig radbrekking av navnet, vi beklager, men kan nå isteden ønske Jostein Rinbø velkommen som ingeniør. Ellers har ikke Annbjørg Olsen tatt imot tegnerstillingen som vi i forrige nr. meddelte ansettelse om, istedet har vi fått Karin Møller.

I spesiell stilling for å ta seg av etatens beredsskapsaker er ansatt som ingeniør Paul Bjørvik.

FRATREDELSE, OPPSYNSMANNSSEKTOREN.

Sverre Sandstrand, oppsynsmann i anlegg og med stasjon Tromsø er sluttet og overtatt vegmesterstilling i Finnmark.

ANSETTELSE. OPPSYNSMANNSSEKTOREN.

Som nye oppsynsmenn er ansatt

Ivar Bjerkheim (anlegg-stasjon Nord Senja),
Asbjørn Theodorsen (anlegg - Bardu),
Olav Berglund (anlegg - Tromsø)
og Almar Leirbakk (delvis vedlikehold - Storslett
og delvis i spesialoppdrag faste vegdekker).

ANSETTELSESRÅDET. VEGARBEIDERSTYRKEN.

Ansettelsesrådet vedtok i møte 7/9-1973 å ta inn disse 8 som brukarbeidere:

Bjarne Larsen, Birtavarre
 Johan Abrahamsen, Finnsnes
 Kristian Olsen, Tromsø
 Tormod Nergård, Brøstadbotn
 Kåre Isaksen, Lyngseidet
 Hermod Eliassen, Tromsø
 Ole Aspestrand, Moen i Målselv
 Arvid Pedersen, Silsand

og med Alfred Seppola, Skibotn som reserve.

Det var 16 søkere til disse plassene.

Veg - og bilkontroll fra luften?



Bilsakkyndig Kristian Øveraas og oppsynsmann Jan Jørgensen er begge aktive medlemmer i Harstad Flyklubb.

Og flysertifikatet er selvsagt i orden. Over ser vi Øveraas t.v. og Jørgensen under et besøk i Tromsø og til høyre den bilsakkyndige i full mundur klar til avgang.



VEGAVLEVERINGENE 1973

I slutten av september og begynnelsen av oktober foregikk en rekke vegavleveringer.

Det langt største av de anlegg som nå sto ferdig og kunne overtas til vedlikehold var Gisundet bru i Lenvik kommune. Denne 1146 meter lange brua i rv. 86 binder Senja til fastlandet og landets øvrige vegnett. Brua har kostet kr. 27,7 mill og med tillegg av kr. 1,4 mill for de tilstøtende veger har dette anlegget krevd en samlet investering på kr. 29,1 mill. Selve åpningen fant sted St. Hansaften i fjor og den sto H.K. Kronprins Harald for og siden dengang har trafikken over Gisundet oversteget alle forventninger.

På Senja ble forøvrig også fylkesveganlegget Mefjordaksla - Mefjordbotn avlevert og det resulterte i et deilig traktement hos en av oppsitterne i Mefjordbotn.

I forbindelse med industriutbyggingen i Sørreisa ble det nødvendig gjennom ekstraordinære bevilgninger å sørge for heving av standarden på den viktige rv. 86 mellom Sørreisa og Andselv. To parseller her på tilsammen 6,1 km stod ferdig.

Fylkesvegnettet i Sørreisa ble også tilgodesett med ombyggingen av Sørfossbog bru.

I Bardu ble avlevert 2 viktige vegstrekninger etter fornøden opprusting, det var Setervann - Setermoen i E.6 og fv. parsellen Setermoen - Dybdal.

Salangen kommune kan nå etter fullføringen av anlegget Rotvik - Håkvik - Lavangnes se hele kommunen samlet til vegnettet.

En problemartet veg på Dyrøya hadde gjennom full ombygging fått en standard som forhåpentligvis reduserer de ulemper, spesielt vinterstid, vegen Dyrøyhamn - Vinje representerte.

Ellers finner vi at vegen Langfjordbotn - Akkarvik på Arnøya og vegen Nikkeby - Hellnes på Laukøya begge i Skjervøy kommune, er

I SALANGEN VAR
DET LUTTER GLEDE
OVER AT VEGEN TIL
LAVANGSNES NÅ VAR
FERDIG, HER HAR
FYLKESMANN K. E. HAUG
NETTOPP GRATULERT
ORDFØRER PER TØNDER MED
BEGIVENHETEN, OG TØNDER
UNDERSTREKER HER HVILKEN
BETYDNING DENNE VEGEN
HAR FOR KOMMUNEN



GISUNDET BRU
RUVET GODT I
LANDSKAPET MENS
AVLEVERINGS-
KOMMISJONEN ER
FORDYPET I
ALVORLIGE
DRØFTELSE



OVER ER KOMMISJONEN
KOMMET TIL MEFJORD-
BOTN OG VI SER ORD-
FØRER INGE MIKALSEN
I SAMTALE MED OPP-
SYNSMANN JOHS. BARSKI
OG AVD. ING. MARTIN
ERIKSEN. TIL VENSTRE
KAN NÅ OPPSYNSMANN
AGNAR HANSEN TA NED
ANLEGGSKILTET PÅ
VEGEN LANGFJORD -
AKKARVIK I SKJERVØY

ferdige. Dette innebærer at det for disse 2 øyene er slutt med vegbygging. På Laukøya gjenstår nå bygging av ferjeleie.

Her er så listen:

Vegstrekning	Kommune	Avlevert som	
		Riksveg Km	Fylkesveg Km
Rv. 86 Åsland - Nordstraumen	Sørreisa	4,9	
Rv. 86 Nordstraumen - Øyjordnes	"	1,2	
Fv. Sørfossbog bru	"		
Fv. Setermoen - Dybdal	Bardu		4,7
E.6 Setervann - Setermoen	"	2,0	
Fv. Håkvik - Lavangnes - Reite	Salangen		9,2
Fv. Dyrøyhamn - Vinje	Dyrøy		3,6
Rv. 86 Gisundet bru	Lenvik	1,1	
Fv. Mefjordaksla - Mefjordbotn	Berg		1,9
Fv. Langfjord - Akkarvik	Skjervøy		8,8
Fv. Nikkeby - Hellnes	"		9,6
		9,2	37,8
Herav ombygginger/utbedringer		8,1	8,3
	Nye veger	1,1	29,5

Kurs for verneombud.

Vi har jo for noen år siden kjørt gjennom både grunnkurs og oppfølgingskurs for verneombudene.

Disse har hatt alminnelig god oppslutning og har nok i vesentlig grad bidratt til at vernetanken etterhvert har blitt mere og mere akseptert på våre arbeidsplasser.

Imidlertid årene går, og med årene forsvinner noen verneombud mens andre trer inn i rekkene. Dessuten, nye ting, nye tanker og ideer gjør seg stadig gjeldende, så vi har nå funnet tiden

inne til et nytt kurs for verneombudene, både for de gamle og for de nye som tidligere ikke har vært på kurs.

Kurset kjøres denne gang i ny utgave så det skulle derfor kunne være nyttig for enhver. Det vil som vanlig være organisasjonen Vern og Velferd som står for lærekreftene og det vil antakelig finne sted i februar måned. Kursdeltakerne vil bli delt i 2 puljer, søndre del av fylket og nordre del. Kurssteder er ennå ikke bestemt. Deltakerne vil få underretning gjennom sine oppsynsmenn.

STORsmellen

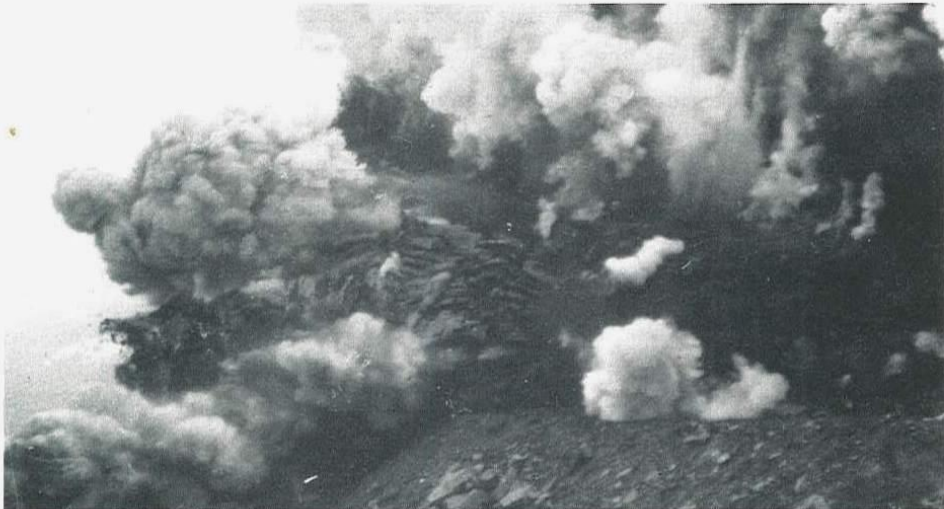


På anlegget Skibotn - Løkvoll skulle denne "knølen" ved Nordnes bort, 14000 m². Det ble boret vel 300 huller og ladet i alt 7 tonn sprengstoff.

Dette arbeidet hadde tatt drøye 2 måneder og den 13/9 skulle salven avfyres. Stort oppmøte av presse, TV og "dampradio", filmfotograf fra Vegdirektoratet, av tekniske personell fra vegkontoret og sist men ikke minst en rekke veteraner som hadde vært med da de første spadetak ble tatt i 1958.

Men så representerte da også denne salven en ikke så liten begivenhet. Aldri før hadde vegvesenet

i Troms fyrt av større salve og etter hva de som har greie på det sier, blir det lenge til neste gang vi ordner til en salutt av slike dimensjoner her i fylket.



Her skjer det, fotografen vår, Thor Jakobsen, har all ære av det knipset, mere i rette øyeblikk kunne det ikke være. Ingeniører sier bildet kunne vært satt rett inn i læreboka. Hvis gjengivelsen i avisen er brukbar, kan vi se fjellet dele seg. Og Petter Nevermo som trykte på knappen, hadde det hele under kontroll.



For veteranene var det en stor opplevelse, enkelte har jo tilbrakt mange år som pensjonister og for de var det kan hende litt nytt å se av maskineri på arbeidsplassene. Her er fire av dem, fra v. Alf Eriksen, Djupvik, Gabriel Parras, Kvesmenes, Karl Figenschou, Kvesmenes og Johan Johnsen, Olderdalen.

Begivenheten ble også behørlig feiret utover kvelden med festlig sammenkomst i en av brakkeleirene.

Merkantil invasjon på anlegget SKIBOTN - LØKVOLL.

Torsdag 20. september var det duket for ekskursjon/velferdstur for det merkantile personell ved vegkontoret og bilkontrollen, i alt 30 iberegnet 3 gjestedeltakere fra fylkesadministrasjonen.

Som guide fungerte ingeniør Ingolf Moan og reiseleder ellers var fullmektig Oddvar Nilsen.

Allerede kl. 0745 gikk starten fra Fylkeshuset, varet noe over-skyet. Med buss gikk så reisen til Breivikeidet, ferje til Svensby, og så videre til Tyttebærvik knuserverk.

Her hadde imidlertid arbeiderne matpause, så vi fikk ikke se knuserverket i aksjon. Likevel var det interessant å få se noe som de fleste av oss bare kjente som et tall, kostnadssted 43500.

Ferden gikk videre til Lyngseidet, ny ferjetur, nå til Olderdalen og så etter vegen rundt Kåfjorden til Løkvoll, ukjent land for mange av oss.

Vel framme på anlegget ble vi møtt av oppsynsmannsassistent Halvor Furnes. I brakkeleiren var det dekket til middag, deilig lapskaus. Den skal kokke Ivara Bjørklund ha all ære av og hun ble da også behørlig takket av kontorsjef Einar Skagen som også overrakte henne en eske konfekt.

Etter middagen begynte vandringsen. På forhånd hadde vi blitt forespeilet en spasertur innpå 1 mil, men det var ikke rent få som etterhvert ymtet om at denne mila måtte være beregnet etter et annet målesystem, lang var den ihvertfall.

Det ble litt av en trimmetur av dette, terrenget ble etterhvert som vi kom oss framover, temmelig vanskelig.

Vi kom i prat med en kar som hadde vært vegarbeider allerede i 1905, en godt og vel åtti års mann som kunne fortelle en hel del om hvordan det var med veger og vegarbeid før i tiden. Mangt et beundrende blikk fulgte denne sprekingen der han leide sykkelens sin gjennom dette vanskelige terrenget.

Nå nærmet vi oss enden på spaserturen, og da ble forholdene ytterligere verre. Ei ganske bratt skråning med mye løse masser var under rensking ovenfor og maskinene måtte stoppe



UTEN MAT OG
DRIKKE
HER SPISES
LYSTIG PÅ
LYNGSKROA
ETTER ENDT
STRABASER

arbeidet slik at vi kunne passere under.

Vi måtte passere det verste stykket en og en, enkelte ganger ble det beordret stopp, det begynte så smått og rase ned stein og vann. Det var ellers vanskelig å plassere hender og føtter i de sleipe steinmassene.

Ikke så rent lite nifs opplevelse, enkelte var nok litt skjelven etterat de var kommet over.

Resten av turen gikk fint, litt sliten var vi jo, bl.a. registrerte vi at guiden tok innspurten pr. bil.

Etter endt spasertur ved Indre Nordnes, ble det tid til en liten hvil i brakkeleiren før bussen kom.

På hjemturen var det rast på Lyngskroa med kaffe og rundstykker i hyggelige omgivelser. En av gjestedeltakerne, fylkeskasserer Prestbakmo, rettet en hjertelig takk til reiseleder og guide for den fine turen. Etter en halvtimes avslapping på Lyngskroa, bar det hjem til Tromsø.

Alt i alt, en vellykket tur, og vi håper på liknende turer ved senere anledninger.

Inger Jakobsen

FRA MASKINFRONTEN

OVERFØRING AV MATERIELL.

Når dette leses er maskinavdelingen blitt som grosister å regne også i snøploger, sandspredere, boremaskiner m.v. Omlag 800 enheter av dette slag ble således overført fra anlegg og vedlikehold til maskinavdelingen i løpet av november i år.

Opprinnelig var det meningen at også transportable brakker skulle overføres, slik det fremgikk av Vegdirektoratets rundskriv nr. 87, som ble gjengitt i forrige nummer av "Vegstikka". Men dette ble altså forandret, så brakkebaroner blir vi ikke før om ca. ett år, antagelig. Og bra er det, for vi får nok alikevel visse problemer med å holde rede på de 800 enhetene

vi fikk i denne omgang.

Hva betyr så denne overføringen? For enkelte grupper, slik som snøploger og sandspredere, vil det bli liten eller ingen forandring i nåværende praksis for bruk og vedlikehold. En hver sjåfør må, som hittil, passe på den eller de plogene han har, og den rutine som gjelder i dag for reparasjoner skal fortsatt følges, inntil annet eventuelt blir bestemt. Den store forandring består først og fremst i at vi (maskinavdelingen) skal belastes alle utgifter i forbindelse med reparasjoner. Som kompensasjon for dette skal vi beregne leieinntekt, etter bestemte regler, som vi ikke skal komme inn på her.

Når det gjelder boremaskiner, og alt som følger med disse, (rør, slanger, lufttanker osv.) må vi nok innføre en noe annen praksis for lagerhold og utleie enn det som har vært vanlig hittil. Bl.a. må vi redusere antall lagerplasser for slikt utstyr i vesentlig grad. Vi vil derfor ta sikte på at boremaskiner med utstyr skal lagres, repareres og leies ut fra disse steder:

Ervik ved Harstad, Sponga i Bardu, Finnsnes, Vollan, Kvesmenes, Kvaløysletta og Storslett. Utover dette bør det kanskje finnes reservemaskiner på større anlegg som er igang.

Lagrene er som man ser knyttet til våre verksteder slik at reparasjon og utleie kan koordineres best mulig. Henvendelse om leie av utstyr som dette kan gjøres direkte til vedkommende verksted, eller maskinoppsynsmann, der sådan finnes.

Ellers er det jo meningen at en overføring som dette skal være til gagn for vegvesenet som helhet. Bl.a. skal vi tilsikte en mest mulig standardisering av maskinparken. Med dette som første mål har vi gått til verket med iver, og i første omgang har det resultert i at 7 av de opprinnelige 10-11 boremaskinfabrikat er utrangert.



MASKINKJØP FOR 1974 BUDSJETTET

Maskinparken trenger stadig til fornyelse, og vi har følgende i bestilling: (kanskje er noe allerede levert når dette leses)

- 1 stk. Volvo F 85 til erstatn. for 510-02
- 1 " Volvo NB 88 " " " 511-16
- 1 " Magirus 232 " " " ikke bestemt
- 1 " Mercedes 306D lukket varebil (verkstedvogn)
- 1 " Volkswagen, lukket varebil, til erstatn. for 514-41
- 1 " Volkswagen m/oppbygd tak (servicevogn)
- 12 " Mercedes 306D patruljebiler
- 2 " Cat. veghøvler til Bardu og Harstad
- 2 " Ferguson m/gravemask. til Bardu og Tromsøområdet
- 3 " Dynapac slepevalser, 6.0 tonn
- 2 " Brøyt X 2 b, til erstatn. for 530-06 og 530-08
- 1 " Moelven-kran
- 1 " Atlas borerigg for tunnelboring

Dessuten har vi planer om litt fornyelse innenfor knusesektoren, men her er intet bestemt enda.



MOELVENKRANEN SOM I FØRSTE OMGANG SKAL BRUKES UNDER BYGGING AV MANDAL BRU

Gi livet en ærlig sjanse — bruk bilbeltene

VEGPLAN - hva, hvorfor og hvordan?

ET UNYANSERT FORSØK PÅ INFORMASJON, FØRST OG FREMST OVERFOR
TEKNISK PERSONELL SOM ARBEIDER MED VEGPLANLEGGING.

Av jordskifte kandidat Gaute Kydland.

Det skal innledningsvis bemerkes at i nedenstående framstilling er det vanligvis noe utflytende begrep vegplan brukt som betegnelse på et ganske spesielt dokument, nemlig en detaljplan som er behandlet og godkjent/stadfestet i henhold til veglovens § 12 med forskrifter, og de generelle regler for saksbehandling som framgår av lov av 10. februar 1967, forvaltningsloven, med senere endringer.

Hva er en vegplan?

1. en teknisk arbeidsbeskrivelse til bruk under anleggsperioden.
2. en økonomisk beregning som skal være grunnlag/vegledning for budsjettering og forvaltning av offentlige midler.
3. et juridisk dokument som danner grunnlag for nødvendige tvangsinngrep (ekspropriasjon) i forbindelse med realisering av prosjektet.
4. et hjelpemiddel til informasjon både overfor berørte grunneiere og offentlige instanser, og overfor allmennheten forøvrig.

Et utkast til vegplan, dvs. en "plan" som ikke tilfredsstillende definisjonen ovenfor, kan for såvidt tjene både som teknisk beskrivelse, grunnlag for budsjettering og informasjon, men det er ikke noe juridisk dokument. Et planutkast kan ikke danne grunnlag for tvangsinngrep. Å basere vegutbygging på et grunnlag som ikke gir hjemmel for tvangsinngrep, må i vårt samfunn anses som terningspill med unødig høy innsats. I viktige saker unngår man meget sjelden å gå vegen om tvangsinngrep. - Prinsipielt må det forøvrig vurderes som betenkelig at forvaltning av offentlige

midler skjer på grunnlag av utredninger som ikke er formelt i orden, og som således ikke er noe juridisk bindende dokument, - med derav følgende risiko for at prosjektet ikke kan fullføres/realiseres.

Vegmyndighetenes plass i det store bildet.

Vegadministrasjonen utøver myndighet med hjemmel i de retningslinjer (lovregler og forskrifter) som landets øverste myndigheter - Storting og Regjering - har fastsatt for denne virksomheten. Vegadministrasjonen er således ikke noen suverén etat som har uinnskrenket myndighet innenfor sitt arbeidsområde, eksempelvis innenfor vegplanleggingen. Avgjørelsesmyndigheten strekker seg ikke lenger enn overordnet organ til en hver tid bestemmer. Nettopp dette faktum, at hvert ledd i administrasjonen i bunn og grunn er avhengig av fullmakter og delegering fra overordnet instans for å kunne utøve sin virksomhet, kan det være nyttig å ha for øye, også i forbindelse med vegplanlegging.

Vi planlegger og bygger ikke veger i dette landet først og fremst for å sysselsette vegadministrasjonens allehånde ansatte. De midler som år om annet tildeles over Samferdselsdepartementets budsjett, forutsettes disponert på en måte som skal tjene hele samfunnet. På denne bakgrunn fortoner det seg som svært naturlig at ikke vegmyndighetene på egen hånd skal kunne bestemme utforming av et vegprosjekt. Selvfølgelig bør vegmyndighetene, med sin presumptive fagkunnskap, ha et avgjørende ord i slike saker, - som situasjonen er i dag, har de da også siste ordet; - men også andre instanser, kommunale myndigheter, landbruksmyndigheter, osv. bør ha adgang til å gjøre sine synspunkter gjeldende.

Det er vanlig oppfatning i vårt samfunn, at når en person blir berørt av det offentliges disposisjoner, skal han som hovedregel, gis anledning til å si sin mening før saken avgjøres, før det treffes enkeltvedtak; jfr. forvaltningsloven. Også vegmyndighetenes beslutning om å godkjenne et vegplanutkast er et enkeltvedtak, - selv om vegnormaler og tekniske minstekrav svært ofte medfører en "tåkelegging" av dette faktum i forhold til den enkelte berørte part. - Man vil herav innse at det ingenlunde er noe urimelig krav overfor vegadministrasjonen, at man gjennom-

fører en forsvarlig saksbehandling som gir f.eks. berørte grunneiere adgang til å framkomme med sine synspunkter i saken; jfr. utlegging av utarbeidet planutkast til offentlig ettersyn.

Enhver kjenner begrepet "bukken og havresekken". En situasjon som kan betegnes med denne karakteristikken, anses normalt for lite betryggende. Nettopp begrepet "bukken og havresekken" er det svært nyttig å ha i erindringen når man vurderer det faktum at Vegdirektoratet normalt skal godkjenne det forslag til vegplan som vegsjefen utarbeider, før man har å gjøre med en vegplan. - Det er forøvrig viktig å merke seg at godkjenningen skjer etter at øvrige interesser har fått anledning til å si sin mening om utkastet.

Alle må være enig i at det prinsippielt er betenkelig dersom en og samme etat både skal lage forslag til vegplan og dessuten godkjenne planutkastet, for derigjennom å skaffe seg selv et juridisk grunnlag for å kunne iverksette tvangsinngrep. I realiteten er det imidlertid denne ordningen som gjelder ved mindre utbedringsarbeider, jfr. planforskriftens § 24. Forholdet blir imidlertid noe mindre betenkelig når man vet at dette stort sett gjelder for enkle prosjekter, samtidig som vedtaket kan påklages til overordnet instans. - Dette forhindrer ikke at vegsjefen i slike saker bør tilstrebe en forsvarlig saksbehandling og grundig vurdering før det treffes avgjørelse.

For stadig å holde seg på det prinsipielle plan, må det være tillatt å anføre at man ikke alltid har garanti for at den rette avgjørelse treffes første gang en sak er oppe til vurdering. På denne bakgrunn må man se den klageadgang som er instituert i forvaltningsapparatet. Et vedtak, f.eks. en plangodkjenning, skal kunne påklages - til overprøving - av interesserte parter. Har vegsjefen godkjent planen, skal dette vedtaket kunne overprøves av Vegdirektoratet, og tilsvarende skal Vegdirektoratets avgjørelser kunne påklages til Samferdselsdepartementet. - Det hele er egentlig nokså innlysende. - En annen sak er det imidlertid at klageadgangen i praksis svært ofte må anses som ganske illusorisk.

Samspill mellom de enkelte avdelinger på vegkontoret.

Foranstående skulle forhåpentligvis ha medvirket til å belyse og "rettferdiggjøre" den rutine som i dag gjelder for vegvesenets planleggingsvirksomhet. Rutinen er komplisert, men forhåpentligvis vil den enkelte innse hvorfor den er så komplisert, og hvorfor den - i alle fall nesten - må være så komplisert.

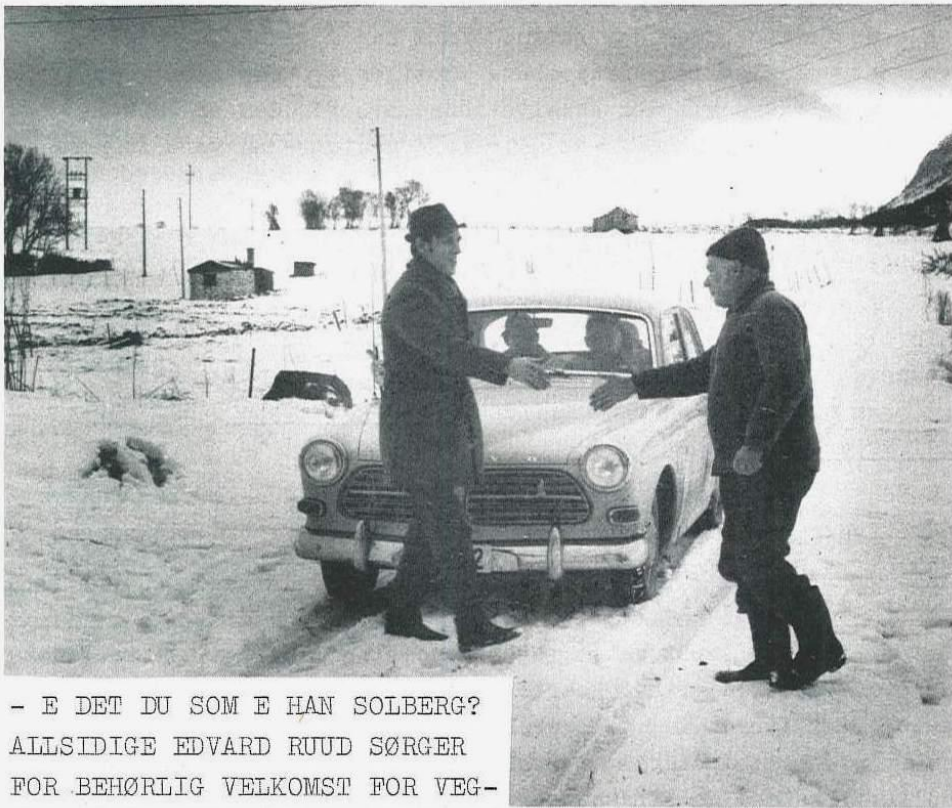
Betydningen av at planprosessen ikke stopper opp på halvvegen er således åpenbar. Det er uhyre viktig at den enkelte planlegger/saksbehandler ikke fortaper seg blott og bart i sine klotoider og nivellomenter, men hele tiden har for øye at planutkastet på den mest rasjonelle og betryggende måte skal føres gjennom alle ledd og fram til den endelige vegplan, det juridiske dokument.

Sammenlignet med tidligere tider, må det i dag legges en ganske annen vekt på den formelle planbehandling. Mye tid kan spares ved et rasjonelt opplegg for denne delen av planfasen. Tid er som regel minimumsfaktoren.

Det er i denne forbindelse meget vesentlig å betone den realitet at prosessen fra stikningsarbeider kunngjøres til protokoll for avleveringsforretningen underskrives, er, og skal være, kontinuerlig. Man har ikke med sprangvis framrykking å gjøre, og heller ikke med en situasjon hvor hvert enkelt ledd arbeider uavhengig av hverandre.

Funksjonsdeling er åpenbart en nødvendighet innen dagens vegadministrasjon. Det er imidlertid grunn til å rope et kraftig varsko dersom funksjonsdelingen fører til vanntette skott mellom avdelingene, slik at den enkelte taper helheten av syne, og henfaller til teknisk navlebeskuelse.

Aunvegen - først og fremst hverdagsveg.



- E DET DU SOM E HAN SOLBERG?
ALLSIDIGE EDVARD RUUD SØRGER
FOR BEHØRLIG VELKOMST FOR VEG-
SJEFEN OG DERMED VAR I GRUNNEN
VEGEN ÅPNET. -

Arrangementet ellers var i høy grad preget av forkjempere nr. 1 for Aunvegen, Edvard Ruud. Det lille av sermoniell som fant sted den 24. oktober i år, på selveste FN-dagen, stod selvsamme Ruud for.

Han bød på kaffe i sitt eget hjem, både for vegsjef, anleggsledelse og et par journalister som hadde funnet vegen hit i det rette øyeblikk.

- Men som den hverdagsveg for folket her på Aun og Elgsnes denne vegen først og fremst skal være, så tar jeg imot følget i arbeidsklærne, sa Ruud. Og så sant så sant, etter nærmere 40 års venting på vegutløsning, så er det nå mulig for bygdefolket her å dra "om så til Paris" som det ble sagt ved kaffen.

MYE FINT FOLK
OMRAMMET AV
MASKINERI PÅ
AUNVEGEN, FRA
V. OPPSYNSM. JAN
JØRGENSEN, AVD. ING.
THOR JAKOBSEN, OVER-
ING ANDREAS SETSAA
OG VEGSJEF IERLEIV
SOLBERG



- kurs

Det var mye fint folk samlet i Sandefjord forleden. Redaktører og redaktørspirer + endel medarbeidere til veg-aviser land og strand rundt hadde satt hverandre stevne. Dvs. det var Vegdirektoratet som gjorde et tappert forsøk på å bringe oss ut av det rene amatørstedet.

Noen lett oppgave hadde direktoratet ikke. Deltakerne holdt standhaftig på sin amatørstatus. Ikke før dørstokken til baren ble overskredet om kveldene, da kom det liksom noe mer proffaktig over de fleste.

Vel, alt i alt, her var det litt av hvert å suge til seg (for all del, baren var stengt i skoletiden), av lærdom omkring avisarbeidet og trykkingen. Ikke minst fikk en verdifulle tips gjennom utveksling av erfaringer deltakerne imellom.

Det ble forelest og diskutert om bedriftsavisene ved vegkontorene, om hvem disse avisene skulle være samarbeidspartnere for, om bearbeiding av stoff, om offsettrykking og de muligheter denne prosessen innebærer, om lay-out. "Vegstikka"s redaktør bidrog også med hvordan han organiserer sitt redaksjonsarbeid.

Innimellom ble det gitt oppgaver som spesielt inndelte grupper skulle løse og disse besvarelsene ble da gjennomgått etterhvert.

Det ser nå ut til at Vegdirektoratet på forskjellig vis vil oppmuntre fylkene til fortsatt drift av bedriftsavisene. Og de som ennå ikke er kommet igang, kan regne med all mulig velvilje fra den kanten.

Under kurset ble opplyst at "Vegen og Vi" nå kommer i nytt format, i ny skikkelse innholdsmessig også. Det regnes med at de lokale bedriftsavisene etterhvert overtar endel av det stoffet som hittil har preget "Vegen og Vi". Såvidt vi forstår regnes det med at bladet heretter til en viss grad skal dekke savnet av "Norsk Vegtidsskrift" som gikk inn for noen år siden.

Til slutt, honnør til informasjonskonsulent Leif Agnar Ellefset og hans medarbeidere for interessante dager på Park Hotel i Sandefjord.

Høvelkurs.

Den 1. og 2. november d.å. ble det arrangert et kurs på Vegsentralen for veggøvelkjørere. Dette kurset var det første som vegvesenet holdt med egne maskinkjørerinstruktører. De tidligere avholdte veggøvelkurs har en også benyttet folk fra maskinleverandørene.

I sommer tok Vegdirektoratet initiativ til å arrangere kurs med egne maskinkjørerinstruktører, og fra Troms deltok Bjarne Broderstad og Bjørn Eriksen.

I tillegg til disse var en så heldig å få avd.ing. Olsen i

Vern og Velferd til å forelese om ergonomi. Dette tema er meget omfattende og for å nevne noen av emnene han tok opp:

Statisk og dynamisk muskelarbeid, kroppens oppbygging, arbeidsoperasjoner, belastninger, hensyn til kroppens begrensninger, belastningssykdommer, riktig arbeidsstilling m.m.

Kurset hadde ellers følgende program:

Innledning. Systematisk forebyggende vedlikehold av vegvesenets maskinpark, v/ing. S. Johansen.

Maskinvedlikehold, veggøvelens oppbygging og virkemåte, v/verksmester O. Kristiansen.

Bladstillinger, maskinutnyttelse, skjærøkonomi, m.m. v/maskinkjørerinstruktør Bjarne Broderstad.

Vegens oppbygging, v/ing. I. Moan.

Ergonomi, v/avd.ing. Olsen, Vern og Velferd.

Melding om trafikkuhell, bestemmelser for bruk av vegvesenets biler og maskiner, rapportskriving, v/maskinoppsynsmann Bjørn Eriksen.

På kursets andre dag ble deltagerne delt i to grupper. En gruppe under ledelse av Bjarne Broderstad tok fatt på den praktiske del av kurset, nemlig høvelkjøring, som omfattet bl.a. bygging av en



vegstump med grøft, skråning og bakgrøft.

Den andre gruppen under ledelse av verksmester O. Kristiansen tok for seg maskinførerens daglige- og ukentlige maskinstell og vedlikehold. Dette omfattet bl.a. en service på veghøvlen med full smøring og oljeskift og filterbytting.

Etter lunsj byttet gruppene opplegg som forannevnt.

Følgende deltok på kurset:

Karl J. Iversen, Gibostad
 Kåre Løvberg, Bakkehaug
 Helmer Heimdal, Kantornes
 Jenvald Martinsen, Skogsfjord
 Herleif Hansen, Silsand
 Wilmar Lorentzen, Kvaløysletta
 Lidvar Larsen, Arnøyhamn
 Ole W. Hansen, Storslett
 Kjell Stenvold, Øverbygd
 Norvald Iversen, Tromsdalen.

S. Johansen

Av en amtsingeniørs dagbok !

Som vi skrev i forrige nr. er denne "forhandlingsprotokoll" som utenpå skrevet står, i realiteten amtingeniør Saxegaards dagbok. Bl.a. refereres fra alle reisene han foretok rundt i fylket, hvilke møter han deltok i og hva som her ble behandlet.

I 1917, nærmere bestemt i dagene 21/7 - 27/7, inspiserste selveste Vegdirektøren (Skougård) fylket. Sammen foretok de reise til en rekke veg- og broanlegg, befarte ferdige veger. Turen gikk fra Harstad over Andørja - Gratangen -

Tennevoll - Sjøvegan - Bardu - Sørreisa - Finnsnes - Tromsø - Sagelvvatn - Malangen - Tromsø. Det heter bl.a.:

"Reisen Sjøveien - Bardu - Finnsnes foretokes pr. Automobil. Herunder passertes den første Automobilrute i Tromsø Amt: Sætermoen - Sørreisa - Finnsnes, 73 km. (Regelmæssig Rute fra 28/6 samme aar).

Under Reisen forhandledes om allerede til neste Aar muligens at aapne Stykket Brandvoll - Sætermoen (Kobryggen) for Automobiltrafik, paa visse Vilkaar, efterat nogen Møtepladser Tilfolde er anlagt."

En amtsingeniør hadde dengang mange jern i ilden, det skulle visst være særlig ubetydelige hendelser, hvis amtsingeniøren ikke var tilstede.

Vi finner ham i dagene 13/8 - 18/8 1917 som guide under "Reise med Avd.ing. Korsbrekke der med Stipendium gransker Redskaper og Arbeidsmetoder m.v. Ved Anl. Amtsgr. - Elvenes: Demonstration av div. Matr. og Redskap (nyere Typer) Pukmaskin etc. Demonstration av Smia i Harstad, Forarbeidelse av div. Materiel m.v. samt Konferanse med Korsbrekke om Forandringer og nye Typer, derunder ang. Motortrækvogn etc."

Det er krigstid og knapphet på så mangt, bl.a. brendsel. I den anledning har amtsingeniøren 12/7 1917 "I Henhold til Korresp. med Veidirektøren og Amtmanden fastsat sammenhengende Arbeidstid ved Amtsingeniørkontoret kl. 1/2 9 - 1/2 3 = 6 Timer av Hensyn til Brændselspørsmålet."

Og vi ser at Saxegaard trolig også var knyttet til forsyningsnemnd i Harstad kommune i det han under en brubefaring i Godfjorden i Kvæfjord 1917 nyttet høve til torvmyrundersøkelser for Harstad kommune.

Oppfinner var han og, den gode Saxegaard. Hadde det vært i dag, hadde kanskje samarbeidsutvalget innstilt på premiering for ideen. Se bare på dette fra en tur i 1918:

"På denne Tur prøvedes en av Amtingeniør Saxegaard konstruert komb. Slæde og Vogn (Slæde med Hjulstel), indrettet helt mekanisk, saaledes at Overgang fra Slæde til Vogn (iberegnet stiv Skaak-forbindelse) samt Løfting av Hjul m.v. besørgeres ved

Hestens Trakkraft. Prøven faldt heldig ut, blot maa enkelte Detaljer forbedres. Redskapet har Spidsslæde-Type, men det er Amtsingeniørens Hensigt at la utføre en let Arbeidsslæde med Hjulstel, anvendelig saavel til lettere Lasskjøring som til Personbefordring. I siste Tilfælde paasattes Karm og 2 Sæter for i alt 4 Personer."

Så er Saxegaard opptatt med, fortsatt i 1918, anskaffelse av den første motorbåten til vegvesenet, den senere så berømte fembøring T.A.V. Vi får også beretning om hvordan Arnt Markussen fra Årnes ved Harstad etter personlig framøte 1. juli blir antatt som maskinist på denne båten. Det blir i samme farten utarbeidet instruks for Markussen som hele tiden tituleres maskinist, men skal samtidig fungere som båtens skipper. Vi gjengir et utdrag:

"Naar Maskinisten ikke er beskjeftiget ombord eller med Arbeide som staar i Forbindelse med Bruk av, og Reiser med Baaten, beskjeftiges han i Veivæsenets Smie ved Harstad eller med andet Arbeide som anvises ham av Veivæsenets Funktionærer.

Under Fart med Baaten skal Maskinisten funktionere efter Anvisning og uten ekstra Betaling for Tid som falder utenfor normal Dagtid, - dog saaledes at der sikres ham fornøden Hvile i Døgnet."

Og så 16. - 24. juli samme år synes Saxegaard å foreta den første lengre reise med "Amtets Veivæsen Motorbaat "T.A.V." (sammen med Kontorist Ervik) til diverse Stats- og Bygdeveianlæg saa langt nord som til Tennskjør og Lysbotten. Inspektion av Hovedveianlæg i Gausvik, Grovfjord og Gratangsbotten.

I Salangen foreløbig Prøve med en av Militærvæsenet anskaffet, Større Lastebil, som agtedes sat i Rute Sjøveien - Sætermoen. Spørsmålet om Dispensation fra Bestemelsene om Akseltryk blev reist. Ordentlige og endelige Prøver blev der ikke av, da det ikke lykkedes at faa Maskinen igang den andre Dag.

Reisen maate avbrytes da Amtsingeniøren fik "den spanske Syke"; den fortsattes av Kontorist Ervik i Tranøy m.v."

Den 2. august står notert at amtsingeniøren fortsatt er syk og sengeliggende, men den 5. august ankommer en traktor og denne blir straks tatt ombord i T.A.V. og allerede nå er amtsingeniør Saxegaard med for å overvære prøvene med traktoren, for å inspisere veganlegget Nordland fylkesgr. - Elvenes og for å ta seg et rekreasjonsopphold på Gratangseidet.

Og så forlater vi amtsingeniøren for denne gang.

Lønna SKAL FRAM også i 1974!

For måned	Forskuddslønn arbeidere	Hovedlønn arbeidere	Oppgjør leide biler og maskiner
Desember 73		14/1	21/1
Januar	30/1	14/2	18/2
Februar	28/2	15/3	20/3
Mars	29/3	18/4	22/4
April	30/4	16/5	21/5
Mai	31/5	14/6	19/6
Juni	28/6	12/7	17/7
Juli	31/7	14/8	19/8
August	28/8	13/9	18/9
September	27/9	15/10	18/10
Oktober	28/10	15/11	19/11
November	30/11	13/12	17/12
Desember	31/12	16/1-75	20/1-75

Ovennevnte datoer er utsendelsesdatoer fra vegkontoret. Under normal postgang vil lønnsutbetalingene være arbeiderne i hende den påfølgende dag.

Utbetalingsdatoene for arbeiderlønn er satt opp i samarbeide med forretningsfører H. Riise og hovedtillitsmann Martin Rognli.

Samarbeidsutv. i Nordland, Troms og Finnmark

som tidligere har avviklet 3 fellesmøter, begynte på ny "runde" i høst da Nordland stod som arrangør i Mo i Rana.

Hvert tredje år har disse møtene funnet sted, og vi tror de etterhvert har utviklet seg til en fast institusjon. Dette kom klart fram ved avslutningen, da en rekke av deltakerne samstemmig slo fast at de hadde fått med seg verdifulle impulser.

Det var 44 deltakere tilstede i det også samarbeidsutvalget for Helgeland avdeling deltok. Hovedsamarbeidsutvalget var representert med sekretæren, konsulent Arne Solberg.

Møtet ble åpnet av vegsjef Erik Bjørnstad og han ga deretter ordet til avdelingsingeniør Kåre Rønning som tok for seg emnet INFORMASJON OG INFORMASJONSBEHOV. Rønning delte informasjonsbehovet i 2 hovedkategorier, den operative informasjon, dvs. arbeidsordre o.l., det som er nødvendig for den daglige produksjon, drift.

Og så en ikke-operativ informasjon som skal dekke det behov ansatte har for informasjon om hvordan den enkelte avdeling fungerer, bedriftens økonomi, nye mål osv.

Denne siste kategori informasjon er strengt tatt ikke nødvendig for den daglige drift, men er i grunnen uhyre viktig for å skape økt trivsel og dermed økt effektivitet.

Rønning stilte deretter spørsmålet om hvordan det står til på våre egne arbeidsplasser.

Han fortalte om spørsmål som var stilt de ansatte ved vegvesenet i Nordland om hva de mente var de største feil eller mangler ved vegvesenets virksomhet og organisasjon, og hvordan de mente disse feil og mangler kunne rettes på.

Nå kom det inn svar bare fra omlag 5% av de spurte, men tendensen var klar: Informasjonene var for sparsomme. Ledelsens mål kom ikke tydelig nok fram til de ansatte.

Innlederen gjennomgikk så det informasjonsapparat som i dag var i virksomhet, for personalet ved vegkontoret og for oppsynsmennene kunne forholdene aksepteres, men når det gjelder kontakten med vegarbeidene stod det heller dårlig til.

Imidlertid kom han inn på tiltak som nå var satt ut i livet som kunne bety en bedring. I Nordland var en kommet igang med såkalte byggemøter hvor både arbeidere, oppsynsmenn og anleggsledelse deltok. Enkelte fylker hadde egne bedrifts-aviser som også kan gi verdifull informasjon.

Han trodde at den personlige kontakt og informasjon gitt muntlig, er den mest verdifulle.

Rønning avsluttet med å rette søkelyset på dette forum, makter samarbeidsutvalgene å fylle sin målsetting. Han trodde det skortet på informasjonene fra disse organene. Og spesielt svikter informasjonsstrømmen den andre vegen, innover til utvalgene.

Under debatten herket det stort sett enighet om at informasjonsbehovet er stort og de fleste kom i sine innlegg med positive reaksjoner om såkalte byggemøter. Denne form for to-veis informasjon ble ansett som særlig verdifull, dette ble spesielt understreket av vegarbeidenes representanter.

Flere var inne på betydningen av kontakten på tvers av funksjons-grensene, et informasjonstiltak som virket effektiviserende.

Enkelte berørte også samarbeidsutvalgene og disses funksjon i informasjonstjenesten og pekte på betydningen av ambulerende møter med samtidig kontakt med tillitsmenn og andre.

Overingeniør Olav Hauge innledet deretter om HELSEVEIKE ARBEIDERE OG DERES SYSSELSETTINGMULIGHETER.

Han tok utgangspunkt i den innstilling om dette emnet som Vegdirektoratet sendte ut og som samarbeidsutvalgene tidligere i år har behandlet.

For å sikre debatt omkring disse spørsmålene, satte han saken en smule på spissen med disse påstandene:

"Probleme med å få sysselsatt helseveike arbeidere skyldes

primært at ledelse, ingeniører, tillitsmenn og også arbeidere er:

1. Fordomsfulle
2. Fantasiløse
3. Synes de har for mye annet å tenke på.

Dessuten er det et spørsmål om ikke den tidligere debatt om emnet og den omtalte innstilling tross forsøk på å være konkret, likevel har fjernet seg fra jordnære og praktiske løsninger, i hvert fall når det gjelder startfasen".

Hauge fortsatte med å ta for seg hvilke aktuelle jobber som kunne komme på tale, og kunne konstatere at det var ikke mye å velge i, det var gjerne lagermann, tippmann, oppmåling o.l., en liste som det var vanskelig å få stort lengre.

Imidlertid bør man også sørge for en viss jobbrotasjon, et tiltak som i særlig grad kan være en viktig forebyggende faktor.

Ettersom akkordsystemet nå er opphevet for det alt vesentligste skulle forholdene ligge bedre til rette for å skaffe helseveikt personell annet arbeide.

Hauge rettet også søkelyset på bedriftslegeordningen og siterte fylkeslegen i Finnmark som hadde karakterisert denne i sin nåværende form som ren "kjøttkontroll".

Han mente det burde satses særlig på å få bedriftslegene til å besøke arbeidsplassene og at det holdes møter mellom lege og bedriften (både ledelse og arbeidere) der legen gir orientering om arbeidet og eventuelle generelle konklusjoner.

Det opereres med en ganske vid skala over en persons arbeidsdyktighet, og en har kanskje allerede i dag personer i arbeid som nedsetter effektiviteten. Er det grunn til å bekymre seg over dette, bekymre seg over effektiviteten om man i tillegg tar inn i arbeid folk som ikke kan gjøre full innsats på linje med såkalte friske?

Hauge peker på at for de personer det gjelder, blir trivselen størst ved å ha fast arbeid. Om en slik utplassering er bedriftsøkonomisk ugunstig, så er den samfunnsøkonomisk utvilsomt svært gunstig.



VEGFORMANN EDVIN JESSEN, FARGERIK FORMANN I SAMARBEIDSTVALGET I FINNMARK, UTTRYKKER SIN ÆRBØDIGHET FOR VEGDIREKTORATET, REPRESENTERT VED KONSULENT ARNE SOLHAUG



ARRANGØRFYLKETS LEDER, VEGSJEF ERIK BJØRNSTAD I EN NOE UFORMELL SAMTALE MED DE 3 STORE, FORMENNENE I HOVEDTILLITSMANNSUTVALGENE. FRA V. EDVIN JESSEN, FINNMARK, MARTIN ROGNLI, TROMS, ARVID FORSÅ, NORDLAND OG BJØRNSTAD.

Om de foreslåtte omplasseringsutvalg mente innlederen at disse burde organiseres så enkle som mulig for snarest å komme igang og dette utvalget burde da i første omgang bestå av verneutvalget og en eventuell fysioterapeut.

Omplasseringsspørsmålet måtte ikke bare foregå i et engere utvalg, men også bringes inn i arbeidsmiljøet som en naturlig og vanlig ting.

Han avsluttet innlegget med å presisere at han trodde det måtte komme en ny holdning til disse spørsmålene, både fra ledelsens og de ansattes side, først da har vi muligheten til å kunne løse problemene på en tilfredsstillende måte.

I debatten som fulgte var det stort sett enighet om slike omplasseringsutvalgs betydning og at slike utvalg snarest måtte tre i funksjon.

Flere talere understreket at omplassering ikke alltid behøvde å være til lettere arbeid. I denne forbindelse trakk enkelte fram de forebyggende tiltak som jobbrotasjon, noe som snarest måtte settes i system.

Det ble opplyst at sykeprosenten var særlig stor blant maskinførere og at det blant denne gruppe absolutt var nødvendig med fysioterapeut eller annen skolert person for instruksjon i rette arbeidsstillinger. Vegdirektoratet har til en viss grad påvirket fabrikkene til å produsere mer førervennlige maskiner, men ennå var det nok mye ugjørt på dette feltet og.

Vegsjef Herleiv Solberg tok deretter for seg spørsmål om = HVA ER RIKTIG BEMANNING I VEDLIKEHOLDSDRIFTEN?

De knappe tildelinger av vedlikeholdsmidler, de senere års sterke økning i direkte og inndirekte lønnsutgifter, gjør at dette emnet bør vies stor oppmerksomhet.

Det har i de senere år skjedd en stadig overgang fra det tidligere vegvoktersystem til patruljelagssystem. Det sistnevnte system har nå mange steder vært i drift såpass lenge, at det er nødvendig å underkaste det en analyse, om det er det mest effektive og riktige alle steder/til enhver tid, om hvordan systemet endelig bør organiseres.

Solberg hadde belyst bemanningen i vedlikeholdsdriften i de forskjellige fylker i km veg pr. mann.

Tabellene viste noe av det som var naturlig å vente ut fra trafikkforholdene, relativ høy bemanning i Akershus og en lav bemanning i Finnmark, men ut over dette viste tabellene stor avvik fra det en da kunne regne med, og slett ikke noe klart forhold mellom trafikk tetthet og bemanning i vedlikeholdet.

Innlederen kunne ellers opplyse at den prosentvise andel for lønn og trygd i vedlikeholdets egenregidel hadde sunket jevnt de siste årene, det samme hadde den gjort for anleggenes vedkommende.

Han nevnte som eksempel den andel for lønn og trygd ved anleggsdriften i Troms i 1972 og ettersom det gikk bra på denne sektoren dette året, tok han dette som et tegn på at en reduksjon i bemanningen på vedlikeholdet ikke nødvendigvis måtte gå ut over effektiviteten. Han understreket riktignok at forholdene innen anlegg og vedlikehold ikke er helt sammenlignbare.

Solberg pekte på 4 punkter som muligens kunne bidra til en reduksjon uten følger for driften:

1. VHF-sambandet og en fornuftig bruk av dette.
2. Patruljevognene, formufterig og planlagt stasjonering og bemanning.
3. At driftsplanleggingen og vedlikeholdet legges opp med tanke på en relativ lav bemanning.
4. En organisert meldeplikt om vegforholdene av flest mulig som har sitt virke i vegvesenet.

Videre må en nøye vurdere bruk av manuell arbeidskraft contra maskinell, den maskinelle arbeidskraft vil ofte være både bedre og billigere.

Han reiste også spørsmålet om ikke bemanningsproblemene burde sees mere i sammenheng for hele driften, tvers over funksjonsgrensene. Det ville alltid være tider at f.eks. anlegg hadde i noe overkant av bemanning enn hva som strengt var nødvendig. Slik "ledig" arbeidskraft kunne da nyttes av vedlikeholdet til

spesielle oppdrag, og det omvendte forhold var vel også like ofte tilstede og en kunne da få en tilsvarende midlertidig overføring til anlegg.

Med en slik integrasjon i driftsplanleggingen kunne en muligens operere med en så lav bemanning som overhode mulig ut fra de gitte bevilgninger.

Også dette innlegget skapte en bred debatt.

De fleste var enige i at en burde tenke integrert planlegging for anlegg og vedlikehold, og at en måtte tilstrebe en overføring av folk mellom anlegg og vedlikehold i enkelte perioder.

Lagdrift på vedlikeholdssektoren var et første skritt på vegen til å få en effektiv utnyttelse av mannskap og materiell og det var enighet om at dette system nok var kommet for å bli. Det ble imidlertid også pekt på at i spesielle utkantstrøk måtte en fremdeles beholde noe fra det gamle vegvoktersystem.

Debatantene var også innom bemanningen på vegmesterkontorene.

Siste emne var VIRKNINGENE AV AKKORDDRIFTENS OPPHØR ved overingeniør Hans Skjelbred.

Skjelbred vurderte overgangen til tidlønt dagarbeid som en positiv mulighet til å forbedre driftsforholdene slik at vegvesenets folk blir istand til å utnytte dagens hjelpemidler bedre. Han hadde bl.a. vært særlig irritert over hvor meget tid det før hadde gått med til å akkordere om enhetspriser. Storparten av den kontakt han hadde med formennene, gikk med til slik diskusjon, nå blir denne tid stilt til disposisjon til andre ting, og det bør utnyttes av arbeidsledelsen.

Nå er vi ikke lengre bundet av den tradisjonelle lagsammensettingen og vi har full frihet til å velge ut de mest egnede arbeidere til de spesielle oppdrag. Det oppstår riktignok spørsmål om på hvilken måte arbeiderne kan motiveres for større oppgaver. Mulighetene til dette skulle ligge best an ved å ta arbeiderne regelmessig med på rådslagninger bl.a. i forbindelse med driftsplaner, kanskje spesielt kortidsplaner og ikke minst på de såkalte byggemøter.

En viss opplæring og informasjon i forståelsen av driftsregnskap

og kvalitetskrav ville i denne sammenheng kunne ha stor betydning.

Slik virksomhet trenger ikke nødvendigvis skje gjennom formelle kurs, men heller ved aktiv, uformell kommunikasjon ute på arbeidsplassene. Ved at akkordlagene er oppløst, burde det nå være større mulighet for den slags virksomhet. Arbeidene behøver ikke lenger ha følelsen av at de taper tid og dermed penger.

Skjelbred trodde ellers at det vesentligste av den forandring som er inntrått med akkordarbeidets opphør er dette:

I det gamle arbeidsforhold med akkorder ble ledelsen og arbeidere skilt i to ansvarsgrupper. Ledelsen hadde ansvar for planene og realiseringen av dem. Arbeiderne fikk i oppdrag å utføre et arbeide som kunne kvantifiseres og betales med enhetspris.

Nå er vegvesenets folk igrunnen mer medarbeidere i anstrengelsene for å nå et felles mål.

Til slutt stilte Skjelbred et spørsmål til ettertanke, om samarbeidsutvalgene, eller rettene de som sitter i disse utvalgene, er de skikket for oppdraget, har de lært seg å bruke samarbeidsutvalgene til det de er ment å være, bl.a. til å effektivisere vegvesenet.

Under den etterfølgende debatt ble det hevdet at akkordsystemet hadde vært en form for styring. Det hersket imidlertid stort sett enighet om at effektiviteten ikke var sunket etter overgang til tidlønt arbeid, men at det mer enn noensinne var nødvendig med en grundig planlegging av arbeidsoppgavene.

Nå ble det også hevdet at det rundt i landet var registrert forskjellige erfaringer med hensyn til produktiviteten.

Det ble ellers sagt at alle sikkerhetsbestemmelsene nå ble bedre fulgt. Antall ulykker var også gått ned uten at det dermed kunne påvises at dette hadde direkte sammenheng med akkordsystemets opphør.

Kvalitetsmessig var arbeidsutførelsen bedre i dag enn før kunne en berette om og det var de som hadde merket en betydelig be-

dring av ånden på arbeidsplassene.

Innlederen avsluttet med å peke på betydningen av en målrettet informasjon og mente at den erfaring eldre akkordbaser satt inne med kunne fordelaktig utnyttes i en informasjonstjeneste.

Møtet samlet seg til slutt om en uttalelse om velferdsmidlene, etterat dette spørsmål var reist under "eventuelt". Den lød:

"Samarbeidsutvalgene i Nordland, Troms og Finnmark mener at de foreliggende bevilgninger til velferdsformål er helt utilstrekkelige. Utvalgene mener dessuten at det under fordelingen av disse midler ikke er tatt tilbørlig hensyn til de geografiske forhold. I denne sammenheng vil en peke på de ulike økonomiske muligheter som foreligger eksempelvis for deltakelse i den etablerte vegcup i fotball. Utvalgene ber om at ved fremtidige fordelinger av velferdsmidler må også nevnte forhold tas i betraktning."

Så var første dag tilende, dvs. om kvelden samlet deltakerne seg til et hyggelig samvær og kunne i mere uformelle vendinger samarbeide seg videre.



DET MÅTTE ATSKILLIGE SAMARBEIDSKUNSTER TIL FOR Å KUNNE FÅ FOREVIGET DEN DELTAKENDE FORSAMLING, HER KLAR TIL BUSSTUR.

Neste dag var avsatt til befaringer. Først til Norsk Jernverks anlegg i Mo i Rana, deltakerne fikk først en grei orientering, historikk og om driften, senere ved omvisning ta i øyensyn flere av Jernverkets produksjonshaller.

Førsteinstrykket var vel for de fleste, dette var nok såvidt uvante forhold at takke seg til den arbeidsplass de hadde.

Deretter bød Nordland vegvesen som vertskap forsamlingen på busstur til Svenskegrensen langs mellomriksvegen over Umbukta.

Neste gang, det er 3 år til det, går arrangementet her i Troms.

NYTT FRA

REGNSKAP

1. desember står hvert år som en skrekkens dag i vegvesenet i det det er denne dato alle endringer av regnskapsrapporter i kommende år gjøres gjeldende.

Det er således intet unntak for denne dato i 1973 heller, selv om endringene er vesentlig mindre enn vi har vært vant til i senere år.

Hva går så endringen ut på?

Kostnadsstedene er forandret fra 5 sifre til 9 sifre, og alle som har ført rapporter vet at det er svært viktig at kostnadsstedet blir påført med riktig nummer.

Arbeidsrapportene er nu endret og er like for anleggs- og vedlikeholdsarbeidere, men forskjellen fra tidligere rapporter er ikke særlig stor.

Egenmaskinrapporten er jo den rapport som krever mest av den som skal utfylle den. Denne rapport er omredigert en del.

Det som interessere mest er vel under rubrikkene "yrkesgruppe" idet dette er det avgjørende for hvilken lønn som blir utbetalt.

Regnskapsseksjonen vil i månedsskifte november - desember orientere formenn- sjåførere og arbeidere nærmere.

VEG - sport

FOTBALL

Siste seriekamp gikk mot Kommunen, det ble seier 4-3 og VEG fikk med den en fin 5. plass i 1. divisjon.

Utsiktene i årets bedriftscup i Tromsø var lenge riktig lyse.

I 1. runde ble BBIL avfeiet med 6-0 og i 2. runde ble et såvidt kjent lag som TABI beseiret med 2-0.

Så skulle da lykken ikke stå VEG bi i 3.-rundekampen mot BANKENE. Etter en stund å ha ledet 2-0 og 3-1 endte kampen 3-3 etter ordinær tid. Det måtte ekstraomganger til. Her scoret lagene 1 gang hver og der stod man.

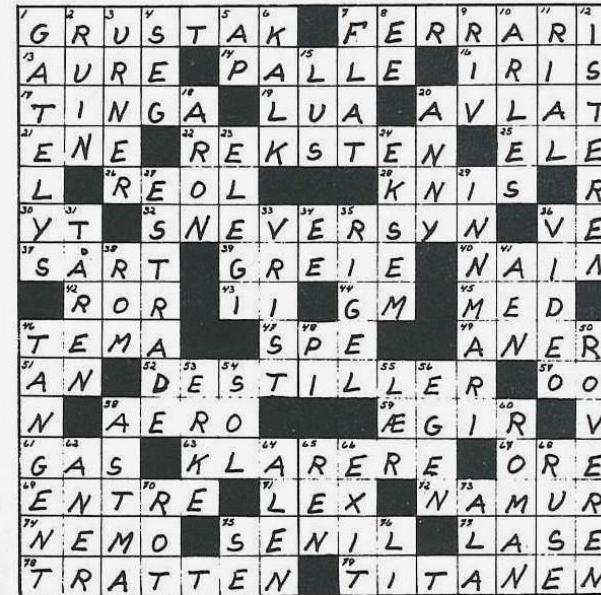
Reglene sa straffesparkkonkurransen, og nå holdt det ikke lengre, "fienden" scoret 1 gang mere.



OG HER ER LAGET SOM MÅTTE GI TAPT I CUPEN, BAKERST FRA V. ARILD TEIGEN - ODDVAR NILSEN - ALF H. JØRGENSEN - ÅGE SEPPOLA - HALVOR FURNES - BILLING ERIKSEN - PER NILSEN FORAN FRA V. ARNE HEMMINGSEN - SVEIN JOHANSEN - INGOLF MOAN - ANDREAS SETSAA - MAGNE HANSEN.

VOLLEYBALL

Høstlige/vinterlige innendørsaktiviteter er kommet igang. Vi er med i volleyball og stiller denne gang med "mixed" lag, vi finner nemlig 2 av damene våre i rekkene. Det rapporteres at motstanderne ikke er særlig høflige kavalierer, vi hadde jo trodd at "vørsågod, damene først på ballen" skulle prege kampene. Men nei, de gir ikke ved dørene noen av dem, hittil da.



LØSNING PÅ KRYSSORD
I NR. 3 1973.

Gledelig stor interesse for kryssorden denne gang.

Det kom mange løsninger fra distriktet også og det er vi ekstra glade for.

Vi har trukket ut følgende med riktige løsninger

- 3 halvlodd Per Nilsen, Tromsø
- 2 " Leidulf Vavik, Trondheim
- 1 " Jan Erik Strømseng, Tromsø

Gratulerer, vi skal forsøke å skaffe loddene til juletrekningen.



Våre hjerteligste gratulasjoner denne gang til

50 ÅR

Verkstedarbeider Harald Skogly, Karlstad 16/11

60 ÅR

Vedlikeholdsarbeider Kristian Myrland, Kilbotn 7/10

Anleggsarbeider Gunvald Engen, Rossfjordstraumen 9/10

Vegvokter Harald Halvorsen, Storslett 13/10

Anleggsarbeider Karl Jensen, Djupvik 12/11

NYE PENSJONISTER

Følgende har sluttet, eller slutter ved årets utgang etter oppnådd aldersgrense:

Otto Tømmerås, Reinstad

Reidar Hanssen, Tromsø

Vilmar Andreassen, Ånstad

Helge Martinesen, Ånstad

Helge Isaksen, Slåttnes

og disse grunnet helbredssvikt:

Einar Rinaldo, Bogen i Kvæfjord

Kristian Berg, Nordmannvik

Ragnar Isaksen, Lyngseidet

Erling Isaksen, Ramfjord

Amandus Lundberg, Seljelvnes

Erling Olsen, Lauksletta

Alle disse kan se tilbake på en lang virksomhet i vegvesenets tjeneste og vi sender de alle en hjertelig takk for hva de har ytet for etaten.

Kryssord

Vannrett:

1. Forurensning
5. Utlodning.
9. Inventar.
13. Begeret.
15. Fabelvesen.
17. Dessert.
18. Ungdomsproblem.
20. Tallord.
21. Formidlingsapparat.
23. Føres.
24. Gild.
26. Vindside.
27. Tåkelurer.
29. A/S på tysk.
30. Småfolket (foreldet).
32. Den er på seilskuter.
35. Isnålene.
36. Elte.
38. Fikk Israel i ørkenen.
39. Norsk filmstjerne.
40. By i Belgia.
41. Fisker.
43. Naturkatastrofe.
45. Emblem.
47. Vreden.
49. Nektingsretten.
50. Romertall 6.
51. Delvis neger.
54. Mynt (fork.)
55. Hvile.
57. Bekledningsgjenstand.
58. Finnes flere av i arkivet.
60. Fortumlet.
61. Stivkrampe.
64. Stoff.

Loddrett:

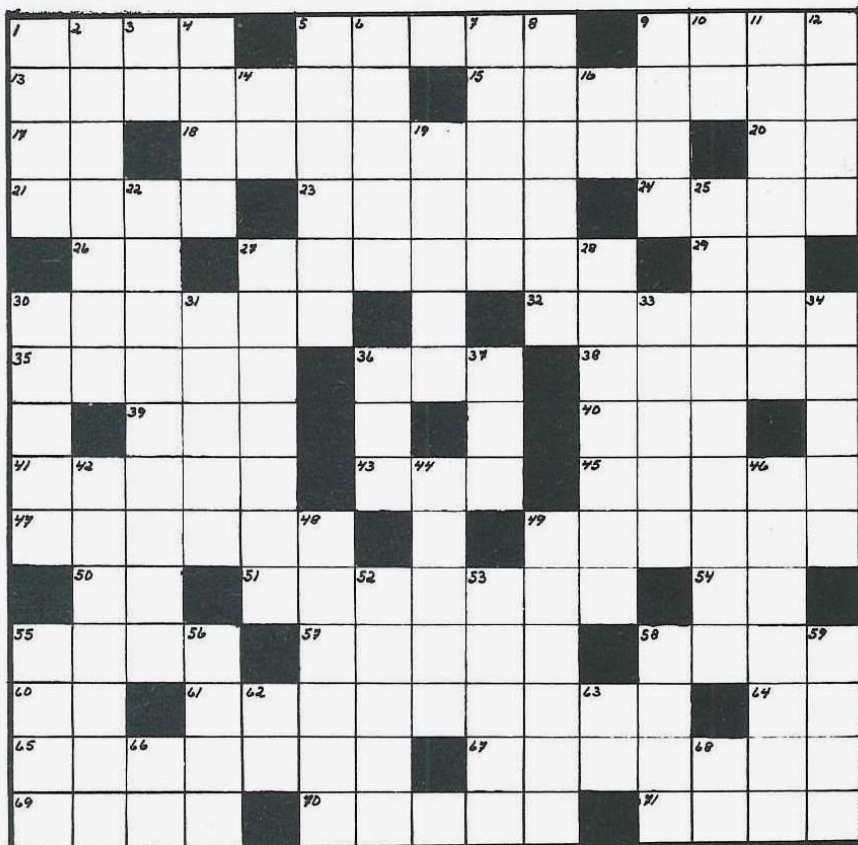
1. På kirketårnet.
2. Kjent for sin serenade.
3. Gammel hest.
4. Skikk.
5. Delt by.
6. Skipsutstyr.
7. Avdelingen.
8. Drar.
9. Støtteband.
10. Pronomen (dialekt).
11. Har med sveising å gjøre.
12. Meieriprodukt.
14. Tone.
16. Nils Krag.
19. Grammofonelskap.
22. Redskap.
25. Undergang.
27. Stølen.
28. "Lyriker".
30. Vokter med 100 øyne.
31. Ikke egen.
33. Gjespet.
34. Midt i hjulet (best. form).
36. I kirken.
37. Blomsterstand.
42. By i Italia.
44. Måned.
46. Hårmiddel.
48. Prøves.
49. Kjøkkenredskapet.
52. Stirre.
53. Musikkdrama.
55. Letet.
56. Uforfalsket.
58. Pianist.

Vannrett forts.:

65. Myggen.
67. Redskap.
69. Mannsnavn.
70. Femseters bil.
71. Pengestykke.

Loddrett forts.:

59. Dikter.
62. Konjunksjon.
63. Svein Moe.
66. Tresort.
68. Mudder.



NAVN

ADRESSE

LØSNINGEN MÅ VÆRE SENDT "VEGSTIKKA", VEGKONTORET, POSTBOKS
615, 9001 TROMSØ INNEN 1. FEBRUAR 1974 OG MERK HELST
KONVOLUTTEN MED "KRYSSORD".

OGSÅ DENNE GANG 6 LODD I PENGELOTTERIET SOM PREMIER

NORSKE ESSO A/S

TELEFONER:

Harstad 64 060

Tromsø 83 634

Ledende leverandør av

- trelast
- bygningsartikler
- stål
- jern
- anleggsmaskiner

A/S TROMSØ MATERIALHANDEL

Stakkevollveien 15 ET ASPELIN-FIRMA Telefon 83 640

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