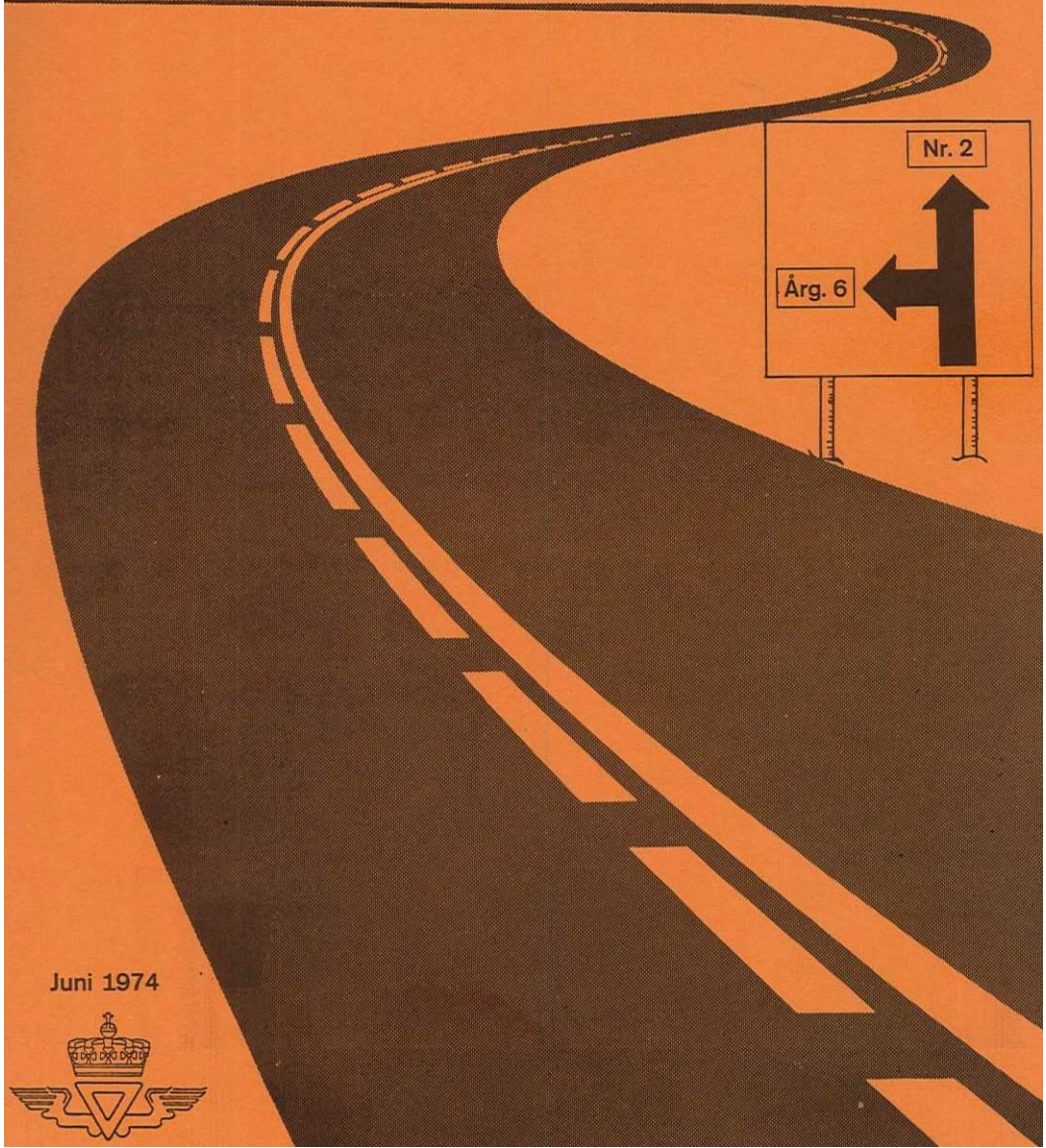


Vegs i kka



Juni 1974



Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS

Nr. 2 juni 1974

INNHOOLD:

6. årgang

Side 3	Vegvesenets ansikt
" 4	Vedlikeholdsformannen....
" 8	Verneutvalget
" 11	Samarbeidsutvalget
" 13	Kaperdalsvegen
" 17	Nytt fra administrasjonen
" 20	Ny Målselv bru
" 23	Capitain Bødtker
" 27	Riktige arbeidsstillinger
" 29	Pensjonsalderen nedsatt
" 31	Honnør til pensjonister
" 34	Snøskred-kurs
" 37	Fellesferie for anlegg 1974-..
" 38	Tross prisstigningen - programmet for "svarte dekker" gjennomføres
" 40	Brakkereglement
" 42	Veg-sport
" 47	Personalia
" 48	Kryssord

Redaktør: Konsulent

Olve Reiersen

Redaksjonsutvalg:

Overing. Eilif Os

Overing. G. Berntsen

Vegmester G. Henriksen

Vegform. Arne Johnsen

Utgiver: Vegkontoret i Troms

gå en tur



- styrk ditt hjerte

LANDSFORENINGEN FOR
HERTE- OG LUNGESYKE

Vi ønsker alle en riktig god ferie og minner om at neste nr. av "Vegstikka" kommer i september og bidrag til dette bes vennligst levert innen 10. august d.å.

VEGVESENETS

ANSIKT

Hvordan publikum oppfatter vegvesenet er ikke bare resultat av hva vi gjør. Bildet dannes også ved måten vi opptrer på.

Vi skal ha i minne at for uteforstående representerer vegvesenet en enhet. Det kan nok derfor være nyttig at vi tid om annen ser på oss selv med en publikums øyne.

Det har nok dessverre hendt at vi i et stresset og/eller ubetenkt øyeblikk har besvart en henvendelse med "dette er ikke mitt bord" - saken hører under en annen avdeling. Riktignok er vi etterhvert på enkelte felter blitt svært så spesialisert, ja, det er oss nok ikke gitt å kunne besvare fyldestgjørende på spørsmål som faller utenfor vårt daglige arbeidsområde.

Men- derfor å møte klager fra publikum, eller for den saks skyld bare spørsmål for nærmere opplysninger - med et avvisende skuldertrekk - spør andre - det kan ikke være en verdig opptreden.

Som før nevnt, husk publikum oppfatter oss som en enhet - de har krav på å bli tatt hånd om, enten det nå er klager de har å fremføre eller opplysninger av forskjellig art de ber om.

Det skal ofte ikke så mye til - kanskje en rask liten undersøkelse er nok - denne gang - og alle parter er tilfreds.

I alle fall:

ALLE SKAL FÅ NØDVENDIG VEGLEDNING - NØDVENDIG HJELP - SLIK AT DE PROBLEMER SOM PÅ FORSKJELLIG VIS KAN OPPSTÅ FOR TRAFIKANTENE - FOR DET ØVRIGE PUBLIKUM - FÅR EN SÅ SNARLIG BEHANDLING SOM MULIG.

Vedlikeholdsformannen

-en viktig medarbeider i driftsplansystemet

Vegmester Olav Nilsen i Harstad deltok i februar i år i en driftsplankonferanse for vegvedlikehold på Olrud Auto-Rast ved Hamar.

Under behandling av emnet "Formannens stilling i driftssystemet" var Olav Nilsen en av innleiderne, og vi gjengir her hans innlegg i sin helhet:

INNLEDNING.

Før jeg går inn på formannens stilling i vegvedlikeholdets driftsplansystem, finner jeg det riktig å gi en kort orientering om det vedlikeholdsområde jeg er vegmester i.

Vegmesterområdene er ulike i størrelse, trafikkmengde, bemanning, ledelse, geografi m.v., og dette kan bety at formannens stilling blir noe ulik i de forskjellige vegmesterområder.

Jeg leder område nr. 1 i Troms, og dette omfatter de 5 sydligste kommuner i Troms fylke. Folketallet er ca. 31.100, og området er et kombinert øy- og fastlandsområde.

Pr. 1. januar 1973 var det i område 1 205,5 km avlevert riksveg og 258,1 km avlevert fylkesveg. I tillegg var det 16,4 km uavlevert fylkesveg som brøytes og holdes i trafikkbar stand, så i alt blir det 480 km veg. Av disse 480 km har ca. 110 km fast dekke. Tilsammen er det 8 stk. ferjeleier som trafikkeres ordinært og vedlikeholdes, og det er planlagt å bygge 8 nye ferjeleier i tillegg til de som er.

Tildelingen av vedlikeholdsmidler til området var siste år 3,1 mill. kr. til riksvegvedlikeholdet, og 2,3 mill. kr. til fylkesvegvedlikeholdet, i alt 5,4 mill. kr.

Den faste mannskapsstyrke er 34 mann, utenom maskinsentralens 6 verkstedarbeidere. Området har til disposisjon 3 store motorveghøvler. Alle oppdrag egnet for lastebil, lastemaskiner, traktorer og gravemaskiner utføres i det vesentligste av private.

Snøbrøytingen er inndelt i 25 brøyteroder, og snøbrøytingen utføres av 25 private brøytekontraktører.

En er gått bort fra systemet vegvokter og over til arbeidslag der hvor de geografiske forhold har gjort dette mulig.

I øyområdet er det 4 vegvoktere + kombinert vegvokter og snøbrøyter, og alle arbeider hver for seg.

Forøvrig er det 10 arbeidslag med 2 - 3 mann i hvert lag, og hvert lag har sin egen patruljevogn. 9 av disse lagene har faste geografiske vegruter hvor de arbeider fast uten funksjonsdeling. Disse lagsområdene er delt inn geografisk, hvor det er tatt hensyn til bosted, transportmuligheter m.v. Det 10. de laget er et spesiallag som arbeider med brumaling, nyskilting, sprengningsarbeider m.v.

Vegstasjonen ligger i Harstad hvor både vedlikehold og anlegg har felles kontor. Vegmesteren har en oppsynsmann og en assistent som medarbeidere utenom kontormannen.

Distriktslederen bor i Tromsø, og landsvegs er det ca. 35 mil mellom distriktslederen og vegmesteren i område 1.

DRIFTSPLANER.

Arbeidet med driftsplaner for vegvedlikeholdet er i dag i stor grad flyttet fra vegkontoret til vegmesterkontorene ute i distriktet. Nå må vegmesteren planlegge, prioritere og sende inn sine forslag til vegkontoret. Jeg tror at denne forflyttingen av planleggingen er riktig, og her kommer formannen i form av sin stilling med i driftsplanleggingen.

Formannen må vite at han er en viktig medarbeider og også delaktig i de driftsplaner som vegmesteren utarbeider. Hans kjennskap til vegrutene i sitt arbeidsområde vil komme spesielt til nytte når prioritering og tidsplaner skal utarbeides.

I fasen før neste års driftsplan settes opp må vegmesteren med sine formenn ha befart området og foretatt en prioritering av de planlagte arbeider.

Ved å ta opp diskusjon med formannen og hans lag kan vegmesteren kanskje unngå feilgrep og senere revidering. Også

på dette trinnet tror jeg at samarbeidet er meget viktig, og at alle som kommer inn i arbeidet blir informert etter hvert.

Jeg vil nevne at vegvokternes plass i driftsplansystemet er i det vesentligste lik formannens plass.

REGISTRERING.

Registreringsarbeidet er det første trinn i driftsplanleggingen, og i mitt område, hvor en har geografiske faste arbeidslag, er det en absolutt forutsetning at vedkommende formann er med under registreringsarbeidet. Lokalkjennskap er en viktig faktor, men det er også viktig at formannen får forståelsen av hva registreringsarbeidet betyr for den videre planleggingen.

Erfaring har vist at formannen etter registrering har erkjent at han først da fikk vite vegens virkelige tilstand.

TIDSPLAN (ÅRSPLAN)

Min erfaring er at formannen og arbeiderne ute i lagene er meget interessert i å få vite når de planlagte arbeider skal utføres. Selv om tidsplanen lett kan bli forskjøvet, kanskje spesielt i Nord-Norge hvor de klimatiske værforhold varierer mye, så er det bedre å ha en forskjøvet driftsplan enn å være uten noen driftsplan.

Formannen med sitt lag har også faste gjøremål hvert eneste år og til faste tider. Disse gjøremål må utføres uten hensyn til tid og sted. Jeg tror at det er viktig for formannen å se sammenhengen mellom de forskjellige arbeidsoppgaver, og ha oversikten over de forestående arbeider.

Ved utarbeidelse av disponeringsplan for maskiner er det viktig med samarbeid formann - vegmester, det samme gjelder materialplan.

OPPFØLGING

Formannen må kjenne til de tiltak og metoder som settes i verk i oppfølgingsarbeidet. Han må være godt informert om kost-

nadssted og prosesser, og følge nøye med at det utførte arbeid blir belastet riktig kostnadssted og prosess. Han er ansvarlig for de rapporter han selv fyller ut, men må også være delvis ansvarlig for de sedler og rapporter han attesterer. Han må også føre kontroll med de mengder i m³, m², m, lass, veiing m.v. som ikke kan måles av vegmesteren eller hans stab.

Når planer må korrigeres underveis, er det nyttig for vegmesteren å ta med formannens ideer. På dette felt tror jeg formannen bør være med i større grad enn det blir praktisert i dag. Jeg tror at vegmesteren her bør kalle inn alle sine formenn til et felles orienterende møte 3 - 4 ganger i året, f.eks. før vinter-, vår-, sommer- og høstsesongen begynner. På et slikt fellesmøte kan det blant annet tas opp til diskusjon forslag om tiltak og metoder for å styrke oppfølgingsarbeidet, og det ville også bli et godt høve til å diskutere resultatet av arbeidsplanen for den periode som er gått, og ta for seg neste periodeplan.

Det kan hevdes at vegmesteren og den enkelte formann hver for seg treffes ofte og kan diskutere alle aktuelle problemer, men jeg har større tro på at formennene ved fellesmøter kommer bedre fram til både de positive og negative sider når det gjelder deres stilling til driftsplansystemet.

Oppfølgingsarbeidet må ikke bare bli en belastning med tørre tall. Formannen bør få klar beskjed om hvem som skal kontrollere og foreta oppmåling, hvorfor oppfølgingen gjøres, hvem som er interessert i resultatet og nytten av hele oppfølgingsarbeidet.

Jeg savner en egnet rapportblokk som formannen kan bruke i oppfølgingsarbeidet.

SLUTNING.

I mitt område har en den regel at i desember måned innkalles formenn, vegvoktere og alle vedlikeholdsarbeidere til en dags konferanse. I desember 1973 gjennomgikk vi blant annet de oppnådde resultater i året i forhold til de planlagte. Videre ble det orientert om vegmesterens forslag til driftsplan for

1974 m.v. Distriktslederen deltar i konferansen, og i 1973 hadde en også 2 mann fra vegkontorets lønningsavdeling tilstede på konferansen.

Slikekonferanser er etter min mening nyttige i driftsplanssystemet, kommunikasjon og samarbeide blir også på denne måte styrket.

Formannen i vegvedlikeholdet er i dag ikke bare en viktig medarbeider i driftsplanssystemet, han skal takle de mange oppgaver arbeidsgiver og trafikanter pålegger ham, og han skal være et av vegvesenets ansikter utad.

Hans stilling som formann har forandret seg vesentlig i de senere år, og kravet til samarbeid og medansvar vil ikke bli mindre for hans vedkommende i årene som kommer.

Verneutvalget

arrangerte i dagene 19. og 20. mars 1974 i samarbeide med "Vern og Velferd" et kombinert grunnkurs og oppfølgingskurs for verneombud. Kurset var lagt til Gratangen Turiststasjon og det deltok i alt 30 - for det meste verneombud, men også noen av de nyansatte oppsynsmannsassistenterne.

Det var konsulent Erik Olsen ved "Vern og Velferd"s nyopprettede avdelingskontor i Tromsø som stod for forelesningene.

Verneutvalget som også var tilstede, dro etter kursets avslutning ut på inspeksjonstur.

Denne befaringen avdekket at kontrollen med brannslukningsutstyret flere steder fremdeles er mangelfull. De avtaler som er inngått med firmaer i brannslukningsutstyr, er ikke blitt overholdt som etter forutsetningen.

Videre påpekte utvalget at førstehjelpsutstyr herunder også sykebærer, bør forefinnes på alle vegstasjoner/brøytestasjoner.



Fra kurset for verneombud på Gratangen Turiststasjon. Utsnitt fra forelesningssalen. Til høyre konsulent Erik Olsen fra Vern og Velferd.



Her foregår ikke alt riktig forskriftsmessig.

Det arbeides uten sikkerhets-tau - dvs. tauet var der - men når det ikke brukes - så er det jo ingen vits med hele tauet.

Ikke bra.

Nedenfor ny Brøyt med et noe høyt støynivå inne i hytta.



Utvalget er nemlig av den oppfatning at slike steder er såvidt sentrale punkter ikke bare for våre folk, men også for det trafikerende publikum, at ulykkesberedskapen derfor bør være så god som mulig på disse stedene.

Utvalget har tidligere anbefalt støvfjerningsutstyr brukt under borearbeider i fjell. Slikt utstyr kan under de fleste forhold gjøre tilværelsen atskillig lettere på arbeidsplassene.

Ellers anbefalte utvalget at de som driver med fylling av aminolje på oljegrusverk og som da er særlig utsatt for innånding av ubehagelig og tildels farlig damp, bør bruke gassmasker under denne operasjon.

SAMARBEIDS- UTVALGET

holdt 22. mars 1974 møte i Nordkjosbotn. Utvalget uttrykte sin store skuffelse over det beskjedne beløp som var stilt til disposisjon for velferdstiltak, bare kr. 10.000 i 1974.

Av dette beløpet ville ca. 50 % gå med til abonnement av lokalaviser til brakkeforlegninger. Det ble opplyst at aviser ble bare kjøpt til arbeidslag som var forlagt på steder hvor det var vanskelig å få kjøpt lesestoff.

Fra Harstad Vegarbeiderklubb forelå søknad om velferdsmidler til forskjellige aktivitetstiltak, bl.a. brevkurs og idrettslig virksomhet.

Støtte til brevkurser kan nå gis av egen bevilgning og klubben ble stilt i utsikt slik støtte når kursene var kommet godt igang.

Når det gjaldt midler til utøvelse av forskjellige idrettslige aktiviteter, mente utvalget at all økonomisk støtte til bedriftsidretten, burde kanaliseres gjennom etatens eget idrettslag "Veg".

Ettersom det også forelå søknad om økonomisk støtte til bedriftsidrettslaget gjorde utvalget dette vedtak:

Samarbeidsutvalget går inn for at det stilles kr. 3.000,- til bedriftsidrettsmessige formål i 1974. Beløpet utbetales b.i.l. "Veg" og utvalget forutsetter at kr. 1.000,- øremerkes som startgrunnlag for egen underavdeling med senter i Harstad. Videre bevilges til innkjøp av et luftgevær til brakkeleir på veganlegget Skibotn-Løkvoll.

Møtet behandlet også den nedsettelse av aldersgrense for statens og fylkets vegarbeidere som nå er bestemt. Utvalget fikk en orientering om saken og de konsekvenser dette ville medføre for etaten og for de enkelte arbeidere.

Utvalget vedtok:

Vegadministrasjonen anmodes om snarest å registrere de aktuelle arbeidere, deretter tilskrive disse med forespørsel om de uten videre vil stå til sommerferie eller høst, og om de vil søke om et eller to års fortsettelse. Det må i denne anledning legges ved en generell orientering om pensjonsvilkårene.

Etter at således ønsker om fortsettelse er registrert, går Inntaksrådet, om ønsket forsterket med en eller to mann fra Hovedtillitsmannsutvalget, gjennom saken og gir sin innstilling om fortsettelse eller ikke.

Administrasjonen anmodes om å vie saken stor oppmerksomhet, og i denne forbindelse ta hensyn til de arbeidere som synes dette kommer for brått på og som ikke var innstillet på dette.

Inntaket av nye arbeidere til erstatning for de som slutter skjer gjennom Inntaksrådet".

Utvalget ble ellers forelagt spørsmål om dekning av utgifter til brilleglass for arbeidere som driver med sveisearbeid. Det ble fra flere hold reist tvil om at årsaken skrev seg fra gnister under sveisearbeid og det ble antydnet at ødelagte brilleglass antakelig kom fra slipeskivene og da fordi det ikke var blitt nyttet beskyttelsesbriller.

Det ble imidlertid henstillet til verneutvalget å se nærmere på denne saken.

Tilslutt ga formannen og nestformannen en redegjørelse fra samarbeidskonferansen i Sandefjord 20.-22. februar 1974.

Kaperdalsvegen

- et navn som har preget atskillige avisoverskrifter i de siste årene og det er vel få i dette fylket som i dag ikke vet hvor den veglinjen skal gå.

Nå er imidlertid Kaperdalsvegen bare en del av et hele - vegutløsning for Søndre Torsken - og det er det kanskje ikke alle som vet. Denne omfattes nemlig også av en vegforbindelse mellom Sifjordområdet og Grunnfarnes.

Utgangspunktet i eksisterende vegnett er riksveg 86 ved Svanelvplass, derfra gjennom Kaperdalen til Sifjordbotn, videre over eksisterende, delvis gammel veg, til Medby, så til Grunnfarnesbotn hvor den knyttes til en eldre veg som fører til Grunnfarnes.

Svanelvplass-Sifjord-Grunnfarnes er det offisielle navnet på veganlegget.

Denne planen representerer ingen nye tanker om vegutløsningsproblematikken for Søndre Torsken, allerede i 1908 foretok vår venn amtsingeniør Saxegaard (han vi husker fra beretninger i tidligere nr. av "Vegstikka") en grundig befaring i dette strøk. Men ideen om en veg gjennom Kaperdalen møtte i årenes løp mange vansker. Og det er først i de siste årene befolkningen i området gjennom forskjellige aksjoner har lyktes å presentere sitt vegkrav slik at også politikerne har gitt det sin støtte.

Etter i 1968 å ha gått inn for en linje mot Torsken hvori også inngikk ferje Torsken-Kongsnes, tok Troms Fylkesting opp saken igjen på vårsamlingen 1971 og med 18 mot 15 stemmer gjorde det om sitt tidligere vedtak og dermed var det klart - Kaperdalslinjen hadde seiret. Staten hadde da gitt tilsagn om å dekke 50% av anleggsutgiftene.

Anlegget fikk høg prioritet innenfor den nye K.plan for Troms



Kraftig ventilasjonsanlegg er en nødvendighet på en slik arbeidsplass - og det sammen med luftkompressorene er ikke akkurat noen lydløse innretninger. Bjørn Eriksen viser nedenfor Peder Jensen og Aldor Larsen utslagene på støymåleren - fram med hørselvernet!



fylke og den 8. august i fjor tok en fatt på parsellen Medby-Grunnfarnesbotn. Denne parsellen vil binde sammen bygdene i Sifjorden og Grunnfarnes, en forbindelse som er uomtvistelig nødvendig for å kunne yte skikkelig service på skolefronten. Med pengemidler fra fylket, forskottering fra Torsken kommune (1,0 mill.) - i alt nok til fullverdig innsats - går arbeidet nå med liv og lyst.

En hardnøtt kjempes det med - 576 meter lang tunnel fra Medbysiden mot Grunnfarnesbotn - men det registreres fin framdrift. Tunnelarbeidet startet opp 19. november i fjor og i skrivende stund befinner man seg 400 meter inne i fjellet - håpet om gjennomslag til anleggsferien starter forsvant med noen ekstra vansker som jo dessverre kan oppstå på et slikt anlegg. Men på ettersommeren, da kan nok tunnelmannskapene skue over til Grunnfarnes.

Massene som tas ut nyttes til fundament for vegen ned lia til eksisterende veg ved Medby. Det er 3 dumpere i aktivitet med denne transporten og inne i tunnelen besørger et større lasteapparat opplastingen.

Men før dette skjer, skal det bores og skytes. Borevogner med 3 boremaskiner og ladekorg sørger for tilstrekkelig med 45 m/m hull. Til dette trengs mye luft, 2 kompressorer produserer 40 m³ og alt medgår.

Boring, lading, skyting og bortkjøring av selvsamme salve gjøres gjerne unna i løpet av 1 skift.

Og skikkelig ventilasjon er nødvendig, det sørger 2 vifter å 37 kW for og det såpass bra, at det ikke er forbundet med noen fare å gå inn i tunnelen etter 10-15 min., alt etter hvor langt inn salven var fyrt av.

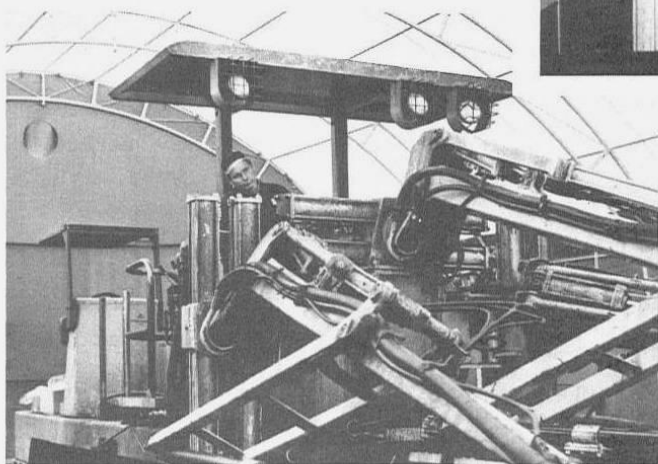
Men ved tunnelåpningen hvor kompressorer og vifteanlegg er plassert gir støymåleren kraftig utslag - decibels her må skrives med 3 siffer - m. a.o. hørselvernet er absolutt påkrevd.

Brakkeleiren - i god avstand fra de påhengende decibels - virker velordnet og bra utstyrt. Her bor de 12 mann som er



Over: Tunnelmassene transporteres ut, mens Kjell Klausen (nedenfor) i anleggets verksted (plasthall) klargjør borevogna for ny dyst.

Til høyre gjør Annie Bjørklund ordene "Uten mat og drikke osv." samme.



knyttet til anleggsdriften. I tillegg kommer leirens hovedperson, kokka, som sørger for at energien og dermed også humøret er på topp.

De som arbeider her er alle nye folk i vegvesenet, spesialuttatt til tunneldrift og de fleste har sin erfaring fra liknende arbeid for vassdragsvesenet - fra kraftverktbygging.

Arbeidsplassen, boligforholdene og arbeidsgiveren synes de er stort sett OK, men kommunikasjonene til og fra hver week-end, kunne vært bedre og lettere. Nattreise hjem og nattreise tilbake til arbeidet, det tar nok på.

Når gjennomslaget er et faktum, så er de imidlertid ferdige her, da forflyttes de til Mefjordbotn for nye tunneloppdrag.

Og arbeidet på parsellen Medby-Grunnfarnesbotn overtas av andre, det er bolting, injisering og annet sikrings- og etterarbeid som skal utføres i tunnelen og så skal det bygges veg fra tunnelåpningen på Grunnfarnessiden og til Grunnfarnesbotn, men dette siste er det meningen skal skje som entreprenørarbeide.

Vel, når vegforbindelsen Medby-Grunnfarnesbotn er etablert og når Sifjordura mellom Medby og Sifjord er sikret - da er det Kaperdalens tur. Og da kommer også entusiastiske Alfred Jensen, reder og notbas, inn i bildet med sin halve million.

Nytt fra administrasjonen

FRATREDELSER. VEGKONTORET

Sekretær Thorvald Pettersen - mange vil huske ham fra lang tid som distriktskasserer - er fratrudd etter oppnådd pensjonsalder.

Kontorassistent Wiggo Hansen er sluttet og gått over i

annen stilling, mens kontorassistent Mary-Janne Jenssen, "Vegstikka"s faste medarbeider, er innvilget permisjon i 1 år.

Avdelingsingeniør Jan B. Lund fratrer i juni for å gå over i ny stilling i Østfold vegvesen.

ANSETTELSENER VEGKONTORET

Vi har fått ny driftssjef. Gunnar Eigeland tiltrådte i denne stillingen i mai måned.

I nyopprettet stilling som overingeniør II ved maskinavdelingen er ansatt Gunnar Berntsen.

Ny jordskifte kandidat har vi og fått, Bjarne Otterdal og i stillingen som kontorassistenter er begynt Sollaug Ingebrigtsen og Martin Laakso.

ANSETTELSENER OPPSYNSMANNSSSEKTOREN

Gunnar Bendiktsen er antatt som oppsynsmannsassistent, anlegg-Sør-Troms og Torleif Hole som oppsynsmannsassistent, vedlikeholdet - Nord-Troms.

ANSETTELSENER VEGARBEIDSSTYRKEN

Inntaksrådet vedtok i møte 4. mars 1974 å ta inn disse:

TUNNELARBEIDERE

Erik Back, Oteren, Sverre Aspeli, Tovik
reserve Arnulf Antonsen, Silsand

BRUARBEIDERE:

Hugo Myrbakk, Finnsnes	Irvin Dahl, Brøstadbotn
Alfred Seppola, Skibotn	Rolf Hanstad, Birtavarre
Jarl Kristiansen, Aspelund	Hans Iversen, Espenesbogen

Reserver:

Jan S. Jensen, Aspelund	Roald Svendsen, Brøstadbotn
Fritz Lorentzen, Birtavarre	

VEDLIKEHOLDSARB.

Maskinkjørere: Henrik Nygård, Lauksletta.

Inntaksrådet har også godkjent inntak av verkstedarbeider Reidar Bakkevoll, Nordkjosbotn.

I møte 3. mai 1974 vedtok rådet å ta inn disse kombinerte arbeidere/maskinkjørere til anlegg og vedlikehold:

Elias Skille, Øverbygd	Ivan Larsen, Arnøyhamn
Konrad Manstad, Øverbygd	Einar Evertsen, Silsand
Sigurd Hole, Skjervøy	Magnor O. Hansen, Birtavarre
Peder J. Pedersen, Samuelsberg	Harald Nilsen, Samuelsberg
Johan Andersen, Gratangen	Sigmund Ingebrigtsen, Karlstad
Leif Elvebakken, Oksfj.hamn	Harry Lian, Moen i Målselv
Jermund Karlsen, Gratangsbotn	Levi Bjørklund, Arnøyhamn
Arne Engen, Bakkehaug	Karstein Rostadmo, Øverbygd
Aksel Jensen, Vangsvik	Jan Arne Markussen, Grovfjord
Arnulf Bakkeli, Storsteinnes	Leif Olsen, Våtvoll
Fritz Kristiansen, Evenskjer	Tormod Karlsen, Krokeldalen
Paul Jernberg, Nordkjosbotn	Sigmund Rydningen, Storslett
Johan Svendsen, Fossbakken	Ivar Borge, Nordkjosbotn
Oddmund Bakkeli, Storsteinnes	Arnulf Antonsen, Silsand
Johan Kristiansen, Hamnvik	Odd G. Rognli, Oteren
Sigmund Pedersen, Grovfjord	Almar Andersen, Meistervik

Reserver:

Hilmar Moaksen, Nordkj.botn	Guttorm Henriksen, Nordkjosbotn
Kjell A. Rydningen, Myrlandsh.	Nils K. Nilsen, Nordmannvik
Aage Thoresen, Sørvik	Oskar J. Pedersen, Samuelsberg
Petter Pedersen, Tennevoll	Torbjørn Borge, Oteren
Helge Andersen, Storfoshei	Arvid Steinsvik, Gratangsbotn
Odd Ingebrigtsen, Tromsø	Eilif Hansen, Samuelsberg
Norvald Olsen, Sjøvegan	Jan Kåre Pedersen, Tr.dalen
Rolf Aune, Aun	Haldor Isaksen, Nordmannvik
Kåre Hansen, Myrlandshaugen	Harald Yttergård, Samuelsberg
John Vårlund, Reinelv	Arne D. Halvorsen, Sørreisa

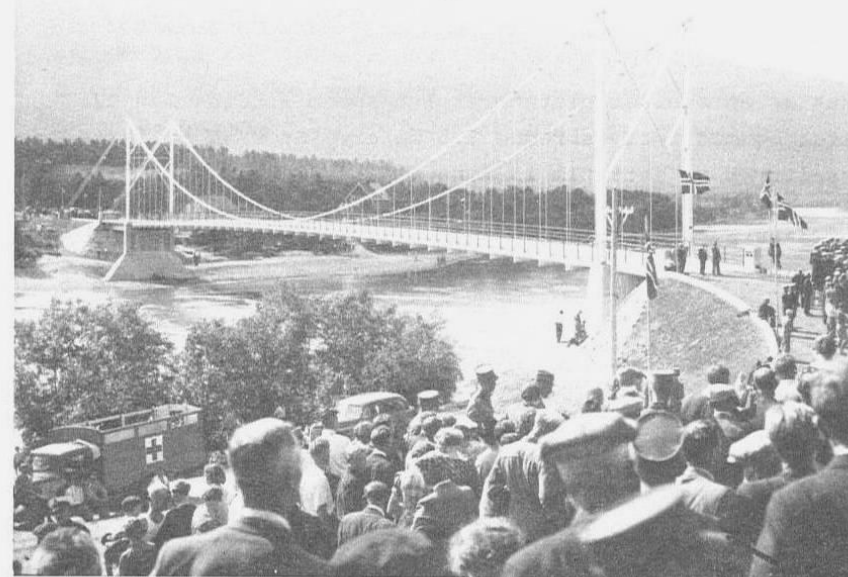
En del av de inntatte har sagt fra at de ikke tar stillingene, og det er tatt nye fra reservelisten.



Ny Måselv bru

Selv om det i årenes løp er bygget flere bruer over Måselva, så er Måselvbrua den ved Olsborg, det vet publikum og det vet vi i vegvesenet og.

Når tanken om en bru over elva ved Olsborg ble lansert for første gang vet vi ikke, men da en ny 10-års plan for vegbygging ble vedtatt av fylkestinget i 1918 - finner vi et anlegg nevnt som Karlstad - Rustadmoen med bru over Måselv som første marginalprosjekt som det så fint heter i dagens vegplaner. Med andre ord, hvis statens vegbudsjett kunne heves slik at det ble plass for flere anlegg - da skulle nevnte anlegg ha første prioritet. Men det gikk med denne vegplanen som det hadde gått med tidligere og som det også har gått med senere planer - budsjettene ble for trange til at tidsskjemaet kunne oppfylles.



Det var imidlertid påkrevd med en forbindelse over Målselv i dette strøket og derfor ble opprettet en ferjeforbindelse mellom Fleskmo og Fredriksberg. Ferjen var en pram som ble slept av motorbåt - kapasitet 1 lastebil.

I 1935 tok så Stortinget opp på vegbudsjettet bygging av denne brua, men nå var den koplet inn i et annet veganlegg, nemlig Fleskmo - Moaberget m/bru over Målselv. Dette anlegget stod ferdig 1939 og den samme sommeren ble Målselvbrua åpnet med pomp og prakt. Høytideligheten ble innpasset i feiringen av 150-årsjubileet for bosettingen i Målselvdalen.

Hvem kunne ha tenkt at denne brua etterhvert skulle bli en flaskehals? Men utviklingen av transportenhetene var ikke til å stoppe - bilene og den last de førte med seg ble tynnere og tyngre. For noen år siden så en seg nødt til å begrense belastningen på brua ved å innsnevre kjørebanelen - nordgående trafikk fikk vikeplikt.

Dette kunne ikke gå i lengden, i mars 1973 tok en så fatt med nybygget i en linje et stykke nedenfor den gamle brua. Omleggingen av E 6 med bru over Målselv innår som et ledd i utbyggingen av parsellen Lille Krokbecken v/Andselv til Solli et stykke forbi Olsborg, til fullgod vegstandard.

Brua er en sveiset platebærer i 5 spenn - tilsammen 220 meter og med føringsbredde 8,5 meter. Største tillatte akseltrykk er satt til 13 tonn.

Arbeidet er utført i entreprise og nå i juni måned kan den tas i bruk.

Kostnad - ca. kr. 4,5 mill. + noen hundre tusener for tilstøtende veger. Den gamle kostet kr. 275 000.

Billedmontasjen viser "Tre generasjoners forbindelse over Målselva" - ferja ved Fredriksberg - åpningen av gammelbrua og så et par glimt av nybrua bl.a. hvordan den tar seg ut for bilistene.

Capitain Bødtker -en vegplanlegger anno 1867-68

På bakgrunn av våre dagers vegplanlegging, kan det være av interesse å gå vel 100 år tilbake i tiden og se hvordan datidens brave vegplanleggere arbeidet. En viss Capitain Chr. Bødtker avga i 1867 og 1868 ovenfor Vegdirektøren en omfattende betenkning, ledsaget av allehånde overslag og minutiøse profileringer i flere farger, om muligheter for anlegg av veg på det som i dag kalles strekningen Heggelia-Setermoen-Brandvoll-Sjøvegan.

Betenkningen åpner med å gjengi Capitain Bødtkers "mandat" for undersøkelsene:

Tilfølg Hr. Veidirecturens Skrivelse af 28. Juni 1867 afreiste jeg den 22. Juli f.k. til Senjen for næst efter at sætte Veianlægget om Lyngseidet i Gang at udarbejde Plan for Veianlæg i Bardo, idet jeg med Hensyn til Udstrækning og Beskaffenhed af de Anlæg, hvorom der sammesteds kunde blive Spørgsmaal, anbefaledes at henvende mig til Amtmanden i Tromsø Amt ----. ---- saaledes gav min Henvendelse til Amtmanden og efter dennes Anviisning tillige til Bardo Ordfører samt senere ogsaa til Veinspecturen til Resultat, at Planen for en Vei gennem Bardo, der sætter Sognet i Forbindelse med Maalselvedalens nye Vei og Malangen Fjord paa den ene og Bunden af Salangen Fjord paa den anden Side, var den, som fortrinligen ønskedes bearbejdet.

Capitain Bødtkers beretning inneholder mye interessant både om de til dels overmåte kummerlige forhold den landvertse trafikk i Troms innland hadde å stri med på 1860-tallet, og dessuten er det mangt av interesse i selve den vegplan som Bødtker legger fram i sitt snirklete håndskrevne kanselli-språk. For ikke å havne på vidotta, skal vi her innskrenke oss til ett punkt i salig Bødtkers utredning, nemlig spørsmålet om en hensiktsmessig kryssing av "Skoelven", med andre ord forløperen til våre dagers Sundli bru.

Etter sin befarings i 1867 beretter Bødtker:

Over Skoelven fører allerede en af Communen oppført Bro, ----. Den siges at have kostet ca. 300 Spdlr. (speciedaler), har kun Bane af Kavle og mangler Bordklædning. Tilstedeværelsen af denne Bro og Letheden for at tilveiebringe Vei efter Stroget af den nuværende Sti, hvormed Vei'en her bedst kan betegnes, bevægede mig til at benytte Brostedet, saa meget mere som den lave Bred paa Elvens Østside nedenfor i Forbindelse med modtagne Opgaver over Elvens voldsemme og store Isgange lade antage, at en mere lige Retning af Linien vilde paakræve et kostbart Broanlæg nedenfor. ---- Ved det øvre Brosted er Isgangen i 1851 opgivet ---- at have været indtil 12' (fot) høi. Isen skal kunne være fra 3 - 4' tyk og med stor Kraft sætte ned igjennem Elven, saa at den, naar Bardoisen ligger, sprænges nedover denne og op paa den motstaaende Elvebred.

Ved ny befarings i 1868 konstaterer Bødtker at den hængende vinter har gitt den gamle brua en temmelig hard medfart. Hensett til de fornødne restaureringskostnader som må til for å gjøre den gamle brua kjørbar, av Bødtker anslått til 220 Spdlr., finner han nå, alle betenkeligheter til tross, å ville anbefale at det bygges ny bru. Derved oppnår han å gjøre traséen 2165 alen (ca. 1360 m) kortere. Ny bru med tilstøtende veg vil etter Bødtkers reviderte beregninger av 1868 komme på den nette sum av 2380 Spdlr., mens en opprettholdelse av eksisterende tracé vil medføre omkostninger på i alt 1508 Spdlr., heri inkludert 220 Spdlr. til reparasjon av den gamle brua. Meromkostninger ved å bygge ny bru over Skoelva beløper seg således til 872 Spdlr.

Beregningene er imidlertid inge lunde ferdig med det. - Så langt fra åpenbart å være noen novise i faget, er Bødtker fullt klar over at det ikke bare er anleggskostnadene, og i dette tilfellet reparasjonskostnadene, som er avgjørende ved valg av vegtracé. Vedlikeholds- og transportomkostninger må også telle med i vurderingene. I følge Bødtker er framtidige vedlikeholdskostnader proporsjonale med antall

passerende hester. Med en "årsdøgntrafikk" på én hest setter han vedlikeholdskostnadene, kapitalisert, til 1 Spdlr. pr. 10 alen veglengde. (1 alen = ca. 0,63 m og 1 Spdlr. ble i 1874 ved overgangen til nytt myntsystem satt til 4 kroner.) - I det Herrens år 1868 regnet altså Bødtker med at vedlikeholdskostnadene, i all framtid, ville utgjøre tilsvarende vel 60 øre pr. løpende meter veg og pr. passerende hest pr. dag.

På den transportøkonomiske sektor opererer Bødtker med en post som han kaller "Tidsbesparelse pr. daglig passerende Fodgjenger" for en tracé som er kortere enn en annen. Så vidt en kan se av oppstillingen, har Bødtker regnet en Spesiedaler for hver 8 mil en "Fodgjenger spaserer". (En mil den gang svarer til ca. 11,3 km etter dagens mål.) En forkortelse av veglengden på 2165 alen, som i det aktuelle tilfellet, vil i alle fall i følge Bødtker medføre en besparelse, kapitalisert etter 5 % p.a., på 110 Spdlr., henregnet til en "årsdøgntrafikk" på én fotgjenger.

Det transportøkonomiske bildet er imidlertid ikke komplett før hesten, den tids semitrailer, er kommet med. For å få et uttrykk for en vegstrekningens "transportkapasitet", regner Bødtker ut hvor mange hestedagsverk som medgår til transport av et "normalhestelass" mellom vegens to endepunkt. Et normalhestelass er satt til 1785 pund (= ca. 890 kg), - doningen inkludert.

Som grunnlag for beregningene er brukt ovennevnte normalhestelass på 1785 pund, en midlere hestekraft på 125 pund og en motstandskoeffisient på 0,05. Det er ført opp en tabell med stigningsgrad som inngang, og hvor veglengde er oppført spesifisert etter stigningsgrad. - Hvorvidt det er motbakke eller unnabakke betyr åpenbart ingen ting. -

Ved å multiplisere veglengden for hver enkelt stigningsgrad

med faktoren $\frac{1}{(2 - \sqrt{K})^2}$, hvor K står for "Hestens

Kraftanstrængelse" målt i pund ved vedkommende stigningsgrad,

og k er den midlere hestekraft på 125 pund, kommer man fram til et uttrykk for den arbeidsinnsats som må til for å transportere før omtalte normalhestelass fra det ene til det andre endepunkt av vegstrekningen. Ved å dividere resultatet med 1785 pund, vekten av normalhestelasset, finner man hvor mange dagsverk én hest må utføre for å buksere lasset fra utgangspunktet til vegs ende.

På denne måten kan man foreta en "transportøkonomisk" sammenligning mellom 2 alternative vegtracéer, og eventuelt finne forholdstallet mellom tracéenes transportevne. Dette forholdstallet har Bødtker så til slutt gjort om i klingende mynt via formelen

$$\frac{h(g-1)L}{263g}$$

hvor g = forholdstallet mellom transportevnene, som er angitt i hestedagsverk, L = lengde målt i alen for det alternativ, hvis transportevne inngår som nevnes i forholdstallet g, og h åpenbart står for årsdøgntrafikken målt i antall hester. Hva faktoren 263 står for, har en ikke fått klarlagt, men det må sannsynligvis ha et eller annet å gjøre med transporteffekt, - transportlengde pr. Speciedaler.

Som et resultat av denne beregningen kommer Bødtker fram til at den transportøkonomiske gevinst ved å bygge ny bru over. Skoelva beløper seg til 4,2 Spdlr. pr. år; - med en "årsdøgntrafikk" på én hest.

Ved å sammenligne de to foreliggende alternativer, får Bødtker altså følgende resultat ved å velge det alternativ som innebærer bygging av ny bru over Skoelva:

årlig bespart Fragtcapital pr. Hest daglig =	
4.2 Spdlr., der capitaliseret andrager til	84 Spdlr.
Vedlikeholdelsesomkostninger besparede, pr. daglig passerende Hest, capitaliseret	216½ "
Tidsbesparelse pr. daglig passerende Fodgjænger, capitaliseret	110 "
	<u>410½ Spdlr.</u>

Bødtker synes å regne med en årsdøgntrafikk på 2 hester på den aktuelle strekningen. Summen av sparte vedlikeholdskostnader og transportomkostninger, kapitalisert, blir således 821 Speciedaler. Til sammenligning var som nevnt merkostnadene ved anlegg av ny bru beregnet til 872 Spdlr. Rent økonomiske betraktninger viser således at det fortsatt vil lønne seg å reparere den gamle brua i stedet for å bygge ny, men som nevnt anbefaler Bødtker at ny bru bygges likevel.

Så dristig at han våget å regne med en "årsdøgntrafikk" på 3 hester ved kryssing av Skoelva, var imidlertid ikke Capitain Chr. Bødtker i 1868.

Var det noen som tvilte på utførligheten av de undersøkelser som lå til grunn for vegprosjekter i det 19. århundre?

MANGE ULYKKER SKYLDES "UFLAKS".
"UFLAKS" ER OFTE MANGLENDE OMTANKE



Riktige

arbeidsstillinger.

På et fylkesvernemøte i Tromsø i mars i år, holdt spesiallege Birger Tvedt foredrag om riktige arbeidsstillinger. Vegvesenet nyttet høve til å engasjere dr. Tvedt til spesialundervisning for våre maskinkjørere.

Og Tvedt holdt i inspirerende og engasjerende vendinger 2 foredrag ledsaget av lysbilder og demonstrasjoner, et i Nordkjosbotn og et på Setermoen.



Vi hadde på disse stedene samlet mesteparten av våre maskinfolk og vi tror at alle hadde utbytte av Tvedts inngående og til dels fargerike instruksjoner.

Dr. Tvedt er nå engasjert av Vegdirektoratet til å delta i utformingen av et nærmere program for bedre å kunne hjelpe arbeidstakerne til å gjennomføre de forskjellige arbeidsoperasjoner riktigere.

Det tas også sikte på et program - et trimprogram om man vil - som skal hjelpe de enkelte til helt eller delvis å rette opp skavanker en har pådratt seg.

Under besøket i Nordkjosbotn og Bardu demonstrerte dr. Tvedt en del enkle øvelser som vi alle - med litt vilje - 5 minutter pr. dag var nok husker vi - skulle kunne gjennomføre.

Og det var ryggen vi skulle konsentrere oss om.

Sett igang - eller for de som allerede har begynt - fortsett.

Billedmontasjen viser dr. Birger Tvedt i kjent positur både inne og ute.

pensjonsalderen nedsatt

Sosialdepartementet vedtok 25. januar 1974 at aldersgrensen for vegarbeidere med virkning fra 1. januar 1974 midlertidig nedsettes til 65 år. Videre gis det adgang til å fratruke med straks løpende alderspensjon fra fylte 62 år dersom tjenestetid og alder tilsammen utgjør 85 år. Arbeidere som ønsker å fortsette i tjenesten etter fylte 65 år kan søke vegadministrasjonen om dette. Vedkommende vil da fortsette å opparbeide pensjonsgivende tjenestetid. For å oppnå full alderspensjon, som er 66 % av pensjonsgrunnlaget, må en ha en samlet tjenestetid på 360 mndr. eller ca. 70000 timer. Arbeidere med kortere tjenestetid skal ha en avkortet alderspensjon som utgjør så mange 360-deler av full pensjon som han har tjenestemdr. Eks.: En arbeider som har en tjenestetid på 200 mndr. eller ca. 37000 timer og er grunnlagsplassert i kl. 10⁴ har i pensjonsgrunnlag kr. 36780,-.

$$\text{Årspensjon blir } \frac{\text{kr. } 36780 \times 66 \times 200}{100 \times 360} = \text{kr. } 13.486,-$$

Sosialdepartementet har senere med referanse til de nye aldersgrensebestemmelsene bl.a. uttalt følgende:

"Disse bestemmelsene er rent midlertidige og skal bare gjelde inntil endelig fastsettelse av aldersgrenser. I mellomtiden antas de arbeidstakere som er overført fra Pensjonsordningen for statens arbeidere, å ha rett til å fortsette i sine stillinger inntil den pensjonsalder de hadde i sin tidligere pensjonsordning."

Denne bestemmelse medfører at vegarbeidere også etter 1. januar 1974 har rett til å stå i tjenesten fram til fylte 68 år uten å søke om å få tjenestetiden forlenget utover 65 år. Vegarbeidere som er inntatt etter 1. januar 1974 må imidlertid søke ansettelsemyndighetene på vanlig måte om å få sin tjenestetid forlenget ut over 65 år.

SOM EN FØLGE AV DETTE ENDRES OGSÅ BESTEMMELSENE OM SLUTT-
VEDERLAG, OVERENSKOMSTENS § 37, PKT. 2 SLIK:

Sluttvederlag utbetales med følgende beløp:

50 år	kr. 3 500,-
51 år	kr. 3 500,-
52 år	kr. 4 000,-
53 år	kr. 4 000,-
54 år	kr. 4 500,-
55 år	kr. 4 500,-
56 år	kr. 5 000,-
57 år	kr. 5 500,-
58 år	kr. 6 000,-
59 år	kr. 6 500,-
60 år	kr. 7 000,-
61 år	kr. 7 000,-
62 år	kr. 6 000,-
63 år	kr. 5 000,-
64 år	kr. 3 000,-

Merknad:

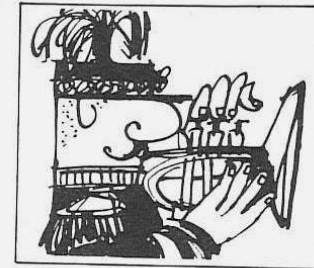
Ved fratredelse etter fylte 64 år skal sluttvederlaget dog ikke overstige den lønn arbeidstageren ville fått utbetalt (bruttoinntekten redusert med direkte skatter og trygdeavgifter) ved å fortsette i arbeidet til fylte 65 år. Hvis arbeidstakeren er sluttet etter fylte 63 år fordi han er syk, eller svekket på grunn av høy alder, skal sluttvederlaget settes ned så meget at det sammen med sosiale ytelser, såsom sykepenger, uførepensjon o.l. ikke overstiger den lønn arbeidstakeren ville ha fått utbetalt ved å fortsette i arbeidet til fylte 65 år.

Disse endringer i overenskomstens § 37 gjelder med virkning fra 1. januar 1974. Således skal vegarbeidere som før 1. januar 1974 fylte vilkårene for å få utbetalt sluttvederlag, få utbetalt dette etter den alders- og beløpsskala som gjaldt pr. 31. desember 1973, jfr. Vegdirektoratets rundskriv nr. 106/73 Pk av 24. august 1973. Dette gjelder selv om utbetalingen av sluttvederlaget først har funnet eller finner sted i 1974.

Til slutt vil en gjøre oppmerksom på følgende:

Om en vegarbeider frivillig fortsetter i tjenesten etter fylte 65 år

i henhold til ovennevnte bestemmelser og så må slutte på grunn av sykdom, anses han som fratrudd tjenesten ved oppnådd aldersgrense, og går direkte over på alderspensjon. Han kan da ikke anses som fratrudd tjenesten på grunn av sykdom i relasjon til overenskomstens § 37, og han er således ikke berettiget til sluttvederlag.



HONNOR til pensjonister

I forbindelse med Samarbeidsutvalgets møte i Nordkjosbotn 22. mars 1974 var 11 pensjonister m/fruer innvitert til en enkel avskjedstilstelling på Vollan Gjestestue.

Av disse møtte

Arnljot Solstrand, Bakkejord
Trygve Sørensen, Storsteinnes
Andres Bergli, "
Thomas Jensen, Aspelund
Mathias Mathiassen, Finnsnes
Ole Engen, Bakkehaug
Ragnar Isaksen, Lyngseidet
Ulrik Fagerhaug, Oteren

mens

Nils G. Hansen, Olderdalen
Kristian Berg, "
Einar Fredriksen, Rotsundelv

var forhindret fra å delta.

Etterat forsamlingen hadde nytt en enkel middagsrett og var samlet ved kaffebordet, tok vegsjef Herleiv Solberg ordet og rettet en varm takk til pensjonistene som hadde viet



Vegsjefen overrekker Ragnar Isaksen diplom og gave.
Nedenfor er alle samlet på gjestestuens trapp,
fra venstre Thomas Jensen, Ulrik Fagerhaug,
Trygve Sørensen, Ole Engen, Arnljot Solstrand,
Ragnar Isaksen, Andres Bergli og Mathias Mathiassen.



Over og under et utsnitt
av festbordet og til
høyre takker Thomas Jensen
på vegne av pensjonistene
for tilstelingen.



sin arbeidskraft til vegvesenet gjennom mange år. Han minnet om at en meget stor del av vegnettet i fylket ble bygget i den tid de arbeidet i vegvesenet. De hadde også vært med i en tid da det har foregått en rivende utvikling på vegsektoren. Han håpet de fortsatt ville holde kontakten ved like og overrakte tilslutt hver enkelt av dem et diplom og en minnegave.

Thomas Jensen takket på vegne av pensjonistene. Han syntes det var rart å forlate arbeidsplassen, en arbeidsplass som etterhvert hadde blitt så god, at vegvesenet nå kunne "rake til seg folk med en tannlaus rive".

En hyggelig sammenkomst, men som alltid ved slike anledninger, tiden flyr så altfor fort avgårde.

Vern og Velferd avd. Nordland og Statens arbeidstilsyn 11. distrikt sto som arrangør av et snøskredkurs som ble avholdt på Saltfjellet i tiden 29. april - 2. mai i år.

Nå skulle man tro at vegvesenet i Troms var så godt rustet med snøskred at det ikke var behov for å lære opp folk til å lage slike, men ikke desto mindre ble følgende personer inkvartert på Polarsirkelen høyfjellshotell i nevnte

tidsrom for å plukke gullkorn:

Vegmester Karsten Skog, oppsynsmann Ivar Bjerkheim og avdelingsingeniør Oddmar Eilertsen.

Kurset var lagt opp etter mønster fra sveitsiske lavinekurs og bygget på erfaringer fra Sveits og Norge. De emner som ble behandlet kan naturlig deles opp i 2 hovedgrupper.

- 1) Hvordan og hvorfor oppstår snøskred.
- 2) Organisering av leteaksjoner, samt søking etter folk som er tatt av snøskred.

s
ö
n
s
k
r
e
d
-kurs

Nedenfor søkes med sonderstenger.
Til høyre oppsynsmann Bjerkheim
slapper av etter strevet.



Her jobbes med ønskevist! også.
Til høyre - vegmester Karstein Skog
virker litt skeptisk til det
cand.real Bakkehøi fra NGI har å
fortelle.



Av forelesere på kursét nevnes snøekspertter fra Norges Geotekniske Institutt, folk fra Bodø Førstehjelpskorps, folk fra Forsvaret.

Punkt 1 ble naturlig nok det mest omfattende emne.

Rent summarisk skal nevnes de punkter som ble behandlet: Snøens dannelse, snødekkets sammensetning, hvordan oppstår snøskred?, forskjellige rasformer, bedømmelse av skredfare, forbygninger, plasseringer av brakkeleir i skredterrenget, kunstig utløsning av skred, erfaringer fra anlegg med skredfare

I forbindelse med bedømmelse av skredfare og kunstig utløsning av snøskred, ble en kursdag lagt til Semsfjellet hvor forsvarer demonstrerte våpen og ammunisjon for nedsprenning av snømasser. Transporten opp dit gikk ved hjelp av snørekjøring etter forsvarers weasler (En herværende vegmester nektet å følge etter oppstrukne linjer eller hjulspor - og overtok etterhvert kommandoen over ett av kjøretøyene). Dette ble en meget vellykket dag med strålende sol og vindstille (I parentes bemerkes at det skredet motsto alt bombardement fra forsvarers side. Dog gikk skredet likevel, men først etter at folket var kommet vel tilbake til hotellet).

Når det gjelder organisering av leteaksjoner i skredområder ble det også avsatt en dag ute i terrenget, med det samme strålende vær. På forhånd var det her gravd ned en person i snøen. Det ble demonstrert søking med sondestenger og søk med lavinehund.

En optimist blant deltakerne gjorde seg sterkt bemerket med ønskevist, dog uten å overbevise. Konklusjonen av dette må være at lavinehund er det eneste å satse på dersom en skal finne folk i live i et skred. Dette p.g.a. tidsfaktoren.

Alt i alt et nyttig kurs for deltakerne - det er da bare opp til dem å overføre impulsene videre innen vegvesenet.

Fellesferie for anlegg 1974 - i vedlikeholdet og oljegrusarbeidet puljevis avvikling.

I møte den 25/4 1974 mellom representanten for Troms Arbeidsmannsforening og ledelsen i vegvesenet kom en fram til en ordning med ferieavviklingen for 1974. Ordningen er presentert av vegsjefen i rundskriv til bl.a. samtlige vegmestere og oppsynsmenn samt Troms Arbeidsmannsforening og skulle vel være alminnelig kjent.

Vi gjengir likevel i hovedtrekkene hvordan ferien i år vil bli avviklet:

ANLEGG

Fellesferie fra 15/7 til 3/8. Siste ferieuke gis fortrinnsvis i forbindelse med jule- og nyttårshelgen, eventuelt påsken dersom dette ikke er til hinder for anleggsdriften.

VEDLIKEHOLDDET

Ferien avvikles i 2 puljer, første pulje 8/7 - 27/7 og siste pulje 29/7 - 17/8. Siste ferieuke gis etter nærmere avtale med den enkelte vedlikeholdsarbeider. Denne uke bør fortrinnsvis avvikles etterat barmarksarbeidene er avsluttet om høsten, eller i forbindelse med jule- og nyttårshelgen. Det kan bare unntaksvis regnes med ferie i forbindelse med påskehelgen 1975.

Høvelkjørere og brøytesjåførere bør ta sin 4. ferieuke i barmarkstiden.

OLJEGRUSPRODUKSJON OG LEGGING AV DEKKER

Både når det gjelder mannskaper i produksjon og i legging av oljegrusdekker avvikles ferien i 2 puljer - som for vedlikeholdet. Ettersom dette arbeidet forutsettes å gå på skift, vil det bli kjørt med ferieavløsere.

De som er beskjeftiget med legging av Otta- og penetrasjonsdekker følger imidlertid anleggsdriften med fellesferie 15/7 - 3/8.

MASKINAVDELINGEN

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

Det tas forbehold om at enkelte maskinkjørere på anlegg kan pålegges vedlikeholdsberedskap i jul og påske.

All verksteddrift følger vedlikeholdets ferieopplegg med 2 puljer.

Derimot skal all grusproduksjon, også i Tyttebærvik, følge fellesferien som for anlegg.

GENERELT

Arbeidstakere som har planer om å reise på lang ferietur eller som har langvarige viktige gjøremål, kan unntaksvis få fire ukers sammenhengende ferie.

Det må da avgis begrunnet søknad herom og når dette leses er vel fristen for slik søknad allerede gått ut (4/6).

Så er det bare å ønske samtlige en riktig

GOD FERIE

Tross prisstigningen - programmet for „svarte dekker” skal gjennomføres.

Når dette leses er leggingen av "svarte vegdekker" i full gang.

Årets OLJEGRUSPROGRAM er meget stramt. Vi skal produsere 20 000 m³ mere enn i fjor dvs. vi skal opp i et total- kvantum på 60 000 m³. Derfor kan vi ikke stoppe arbeidet i ferien, men kjører istedet med ferieavløsere. Olje- grusen blir også i år 30 % asfaltanriket. Vi skal imidler- tid gjøre et forsøk med å produsere asfaltløsningsgrus i Rognmo. For at dette skal være mulig, må det være under 3 % vanninnhold i grusen.

Produksjonen startet opp på Storslett 7. mai, og målet her var 10 000 m³. Dette kvantum er beregnet å dekke behovet på strekningen Nordmannvik-Rotsund i riksveg 6 i år og t...l neste år - dermed unngår vi oppstilling av verket på Storslett i 1975.

Fra slutten av mai måned befinner vi oss i Bårdbakken i Signaldalen og der skal det produseres ca. 15000 m³. Dette er hovedsakelig beregnet til nye slitedekker på strekninger i E.78 mellom Kvesmenes og Skibotn og mellom Nordkjosbotn og Lavangsdalen og dessuten på E.6 Storsteinnes-Nordkjosbotn. Utleggingen tok til i begynnelsen av juni.

Deretter flyttes oljegrusverket til Rognmogruva i Målselv. Dette skjer i slutten av juni og her skal det produseres 19000 m³ til nylegging, fornyelser og lappemasser.

I løpet av første halvdel av august stiller vi opp i Tytte- bærvik. Senere undersøkelser viser at det nå bare finnes ca. 15000 m³ grus igjen i Tyttebærvik som egner seg til olje- grusproduksjonen. Det holder imidlertid til årets behov i Harstadområdet og Sjøvegan som i år skal ha 12000 m³. Transporten av dette kvantum går med båt.

Produksjonen avsluttes så i Lullemoen hvor de ca. 5000 m³ skal legges på nyanlegget Skibotn-Løkvoll.

Går det bra - så er vi vel gjennom dette programmet i slutten av september.

OTTADЕКKELEGGINGEN startet i Salangsdalen i begynnelsen av juni. Denne dekkeleggingen vil foregå på enkelt skift og med stopp i anleggsferien. De parsellene som skal forsynes med ottadekke har en nokså spredt beliggenhet og ettersom de også er forholdsvis korte, blir det mye flytting.

Også denne dekkeleggingen er planlagt å gå fram til slutten av september.

I år skal vi ellers legge noe mere ASFALT enn hva vi har gjort de siste årene - 16 km nylegging og 10 km fornyelse. Denne utleggingen foregår i entrepris og det er firmaene

NOR-VEI og TROMS ASFALT som har kontraktene på dette - noenlunde likt fordelt på de to.

Oljeprisene har jo siden forrige sesong krøpet atskillig oppover og ved siden av annen prisstigning - dekkeleggingen regnes å bli 20-25 % dyrere enn i fjor. Dette gjelder alle typer dekker.

Men dette tiltross - årets program for "svarte dekker" skal oppfylles og det betyr økt innsats i forhold til siste år.

Tilslutt vil vi nevne et par nyheter i bestemmelsene med å gjøre oljegrusdriften så rasjonell og så økonomisk som mulig.

Det ene er anskaffelse av en bilbrovakt til oljegrusverket. Oppplantingen går da etter bilens lasteevne som skal være tydelig merket på bilkassene.

Videre har vi anskaffet mobiltelefonen slik at de som daglig administrerer og kontrollerer oljegrusleggingen hurtig kan komme i forbindelse med hverandre og med oljegrusverket hvor de enn måtte befinne seg.

Brakkereglement.

Vegdirektoratet har latt utarbeide brakkereglement ved statens- og fylkets vegarbeidsdrift.

Det lyder:

1. For hvert kokkelag velger laget innen sitt midte en brakkesjef. Valget skal gi uttrykk for viljen hos flertallet av lagets arbeidere. Valget skal godkjennes av anleggets ledelse.
2. Brakkesjefens gjøremål er å være anleggets vaktmester og tillitsmann i brakken og å være forretningsfører og kasserer for kokkelaget.
3. For sitt tilsyns- og administrasjonsarbeid får brakkesjefen en beregnet godtgjørelse etter brakkeoverenskomstens bestemmelser.
4. Vegarbeidere - som bor eller oppholder seg i veg-

vesenets brakker - plikter å rette seg etter brakkesjefens anvisninger.

5. I hver brakke skal det være liste over inventar og annet utstyr. Brakkesjefen plikter - i samarbeid med vedkommende oppsynsmann - å påse at alt som er oppført på listen er tilstede og i god stand.
6. Vegvesenet er uten ansvar for tap eller skade på private eiendeler i brakken.
7. Det påligger den enkelte å gjøre sitt til at forholdene i brakken blir så hyggelige og trivelige som mulig. Dette oppnår en når alle tar hensyn til hverandre.
8. Det skal være rent og ryddig i og omkring brakken.
9. Brakkesjefen - sammen med arbeiderne og vedkommende arbeidsleder - blir enige om utfyllende bestemmelser.
10. Klager over forholdene i brakken tas opp gjennom brakkesjefen. Brudd på reglementet rapporteres til nærmeste overordnede.
11. Når det gjelder forhold som ellers har tilknytning til vegvesenets brakker, vises til bestemmelser i de til enhver tid gjeldende overenskomster.
12. Enhver i vegvesenets tjeneste - som bor eller oppholder seg i vegvesenets brakker - har plikt til å gjøre seg kjent med og å rette seg etter ovennevnte og eventuelle utfyllende bestemmelser.

Vi ser av punkt 8 at det bl.a. skal være rent og ryddig omkring brakker.

Nå får vi vel etterhvert flere nærmest permanente leire, leire som ihvertfall blir stående i mange år. Vi har vært inne på det før, det skal ikke mye til for å gi disse plassene et fiksert utseende. Foruten at det er ryddig - det skulle forøvrig være en selvfølge - kan man også gi disse leirene et litt koseligere preg med noe beplantning, blomster eller busker. Dette kan gjøres for beskjedne midler. Men litt initiativ skal jo til - det initiativet, kommer det - i år?

Vi har som sagt tidligere vært inne på slike tanker, blant annet har vi foreslått bruk av eldre vegarbeidsredskaper, store eller små, som blomsteroppsatser o.l. - vi kan få mye ut av slike ting.



VEGMESTERSKAPET PÅ SKI 1974

gikk av stabelen på Setermoen den 30. mars.

Vær- og føreforhold var stort sett gode, særlige smøreproblemer var det ihvertfall ikke.

Det tegnet til rekorddeltakelse i år, men ved dette rennet som ved så mange andre, "programhelter" var det nok av, likevel - 60 stilte til start.

Her er de beste:

Klasse under 25 år:

- | | |
|-------------------------------------|-------|
| 1. Stein G. Kvien, Vollan vegsentr. | 23,06 |
| 2. Størker Bjørnstad, Vegkontoret | 25,10 |

Klasse 26 - 35 år:

- | | |
|--------------------------------------|-------|
| 1. Johan Filseth, Vegkontoret | 20,09 |
| 2. Jan Strømseng, " | 22,24 |
| 3. Sevald Storbakk, Vollan vegsentr. | 23,27 |
| 4. Kjell Kvåle, Vegkontoret | 24,30 |
| 5. Sven Aho, Vollan vegsentr. | 25,15 |

Klasse 36 - 42 år:

- | | |
|------------------------------------|-------|
| 1. Ernst Hansen, Vedlikeh. 2 | 22,40 |
| 2. Thor Stenseth, Vollan vegsentr. | 23,05 |
| 3. Harry Pettersen, Vedlikeh. 1 | 23,46 |
| 4. Terje Øvergård, Anlegg 8 | 23,57 |

Klasse 43 - 50 år

- | | |
|---------------------------------------|-------|
| 1. Rolf Eriksen, Anlegg 8 | 21,44 |
| 2. Finn Mathiassen, Harstad vegsentr. | 23,44 |
| 3. Erik Broderstad, Vedlikeh. 3 | 24,17 |
| 4. Kristian Kvalberg, Anlegg 8 | 24,31 |
| 5. Kåre Løvberg, Vedlikeh. 3 | 26,29 |

Klasse 51 - 55 år

- | | |
|----------------------------------|-------|
| 1. Oddleif Skogstad, Vedlikeh. 5 | 26,04 |
| 2. Karl Skogstad, Anlegg 2 | 28,22 |



Øverst sender

skigruppas formann Andreas Nilsen nr. 13 avgårde - renne eldstemann Fridtjof Fagertun Bardu. I midten anleggslaget fra Skibotn som tok lagseiere - Rolf Eriksen, Kristian Kval og Terje Øvergård.

Nederst mottar Olav Nilsen fø premie av "Veg"s formann Bjø Johansen.



Klasse 56 - 60 år

1. Olav Nilsen, Vedlikeh. 1	24,44
2. Hilmar Holmestrand, Vedlikeh. 5	27,40
3. Simon Sletten, Bardu vegsentr.	29,39

Klasse over 60 år

1. Olav Solvang, Vedlikeh. 3	30,55
2. Fridtjof Fagerthun, Vedlikeh. 2	33,25

I lagkonkurransen (3-mannslag) ble resultatet for de beste:

1. Anleggsområde 8	65,52
2. Vegkontoret	67,03
3. Vollan vegsentral	68,48
4. Vedlikeholdsområde 1	69,47
5. Vedlikeholdsområde 5	73,42

VEGKONTORETS ÅRLIGE SKIRENN

fant sted 25. april i lett regn - derfor særlig mange "programhelter" denne gang - 60 stilte imidlertid til start og de kom i mål alle sammen.

Som vanlig - en løype som skulle gås 2 runder med jevnest mulige rundetider - slik endte det:

1. Kjell Kvåle	avvik 1 sek
2. Thor Jakobsen	" 2 "
2. Åsmund Jensen	" 2 "
2. Asmund Skogstad	" 2 "
5. Jarle Hansen	" 3 "
5. Andreas Nilsen	" 3 "
7. Martin Eriksen	" 5 "
8. Arne Fossbakk	" 6 "
9. Alfild Johansen	" 7 "
9. Herleiv Solberg	" 7 "
9. Størker Bjørnstad	" 7 "

Racerklassen ble vunnet av

DAMER: Margit Pedersen	25,50
HERRER: Johan Filseth	15,29

FRA SKIFRONTEN

meldes ellers at Olav Nilsen i år vant sin klasse i det 35 km lange Hinnøyløpet hvor det også er innlagt skyting og avstandsbedømmelse.

Og VEG har vært representert i andre store skirenn også. I Reistadløpet plasserte Johan Filseth seg som nr. 20 og Kjell Kvåle som nr. 75 i en klasse som omfattet 194 deltagere.

Vi gratulerer alle disse med de fine plasseringene.

SKYTING

"Vegmesterskapet" i miniatyrskyting er avholdt og skytinga foregikk samtidig i Harstad, Finnsnes, Nordkjosbotn og Tromsø.

Det er andret året på rad at deltakere utenom Tromsø har vært med i denne konkurransen.

Vinner av herreklassen, og dermed vandrepokalen, gikk til Nordkjosbotn også i år.

Tilsammen deltok i alt 47 i herreklassen og 5 i dameklassen.

Her er de beste:

HERRER:

1. Oddbjørn Heimly, Nordkjosbotn	140 poeng
2. Thor Jakobsen, Tromsø	137 "
2. Wiktor Eriksen, "	137 "
2. Andreas Nilsen, "	137 "
5. Ole Jakob Olsen, "	136 "
6. Harry Fagernes, Nordkjosbotn	135 "
7. Sevald Storbakk, "	124 "

DAMER:

1. Helene Emaus	83 poeng
2. Margit Pedersen	82 "
3. Sylvi Bavda	77 "

Oddbjørn Heimly og Helene Emaus fikk dermed hvert sitt napp i den oppsatte vandrepokal.

Det har også vært avviklet en lagkonkurransse i skyting mellom de forskjellige avdelinger på kontoret. Det ble konkurrert om en vandrepokal for herrer og en for damer.

HERRER

1. Plan I	
v/ Ole J. Olsen, Odd Danielsen, Jan B. Lund	251 poeng
2. Regnskapsavdelingen	228 "
3. Maskinavdelingen	212 poeng
4. Plan II	203 "
5. Grunnseksjon	192 "
6. Anleggsavd.	168. "
7. Vedlikeholdsavd.	137 "

DAMER

1. Lønningskontoret	
v/Helene Emaus og Sylvi Bavda	148 Poeng
2. Bokholderiet	143 "
3. Skrivestua	134 "

FOTBALLEN

ruller igjen. Med 5-mannslag - såkalt "five a side" turnering - spilles det med liv og lyst i plasthallen i Tromsø.

VEG stiller med 2 lag i denne turneringen og VEG I har vunnet sin pulje etter seire over YRKESKOLEN 3-2, KOMMUNEN I 2-1 og J.M. HANSEN 2-1 og er dermed klar for sluttspillet.

VEG II kan skilte med seier over SKIPSVERFTET med 4-0, mens det mot TROMSØYSUND SPAREBANK ble tap 0-3.

"Ordentlig" fotball har hittil i år begrenset seg til treningskamper mellom Vegkontoret og Vegsentralen den første endte 1-1 mens Vegkontoret vant den andre med 2-1. VEG er påmeldt med 2 lag i årets bedriftsserie i Tromsø,

1 lag i 1. divisjon og 1 lag i 4. divisjon.

Ellers håper laget også i år å kunne delta i Veg-cupen.

SISTE! VEG gikk til finalen i den foran nevnte "five a side" turnering - resultat 0-0 mot BANKENE etter ekstraomgangen - og så straffesparkkonkurransse, der ble det 1 stolpeskudd og dermed 2. plass i denne turneringen. Fint det og, VEG.



PERSONALIA

Vi gratulerer denne gang disse jubilarantene:

50 ÅR

Verkstedarb. Aksel Bjørkhaug, Keianes	11/4
Vegvokter Kristian Johansen, Skognes	25/6

60 ÅR

Spesialarb. Harald Jakobsen, Borkenes	20/4
Vegvokter Kalle Eriksen, Skibotn	7/5
Vegvokter Hilmar Holmestrand, Bakkehaug	9/5
Vegvokter Harry Jensen, Storsteinnes	9/5
Anleggsarb. Arthur Richardsen, Botnhamn	16/5
Vegvokter Øivind Enoksen, Kjækan	19/5
Vedlikeholdsarb. Odin Jensen, Breivoll	28/6

De senere tids 50 og 60-åringer har merket at vi har begynt å "si det med blomster". Endelig er det gitt tillatelse til å yte våre jubilaranter en liten hyllest på disse åremålsdagene.

Vi får håpe ikke noen blir glemt, det ville være leit, synes vi.

Ellers kan vi denne gang også gratulere et par 80-åringer, det er to kjente skikkelser, de tidligere oppsynsmenn

Severin Stormo som fylte år 12. mai og Ove Johnsen som runder samme milepel den 21. juli.

NYE PENSJONISTER

Siden forrige nr. av "Vegstikka" er følgende fratrudd på grunn av helbreds-vikt:

Vegvokter Ulrik Fagerhaug, Oteren
 Vegvokter Andres Bergli, Storsteinnes
 Bruformann Kristian Tune, Bardu
 Anleggsarbeider Karl Steinbakk, Hamnvik

og etter oppnådd aldersgrense

Vedlikeholdsarbeider Edvard Grunnreis, Sørreisa
 Sekretær Thorvald Pettersen, Tromsø

Kryssord

VANNRETT:

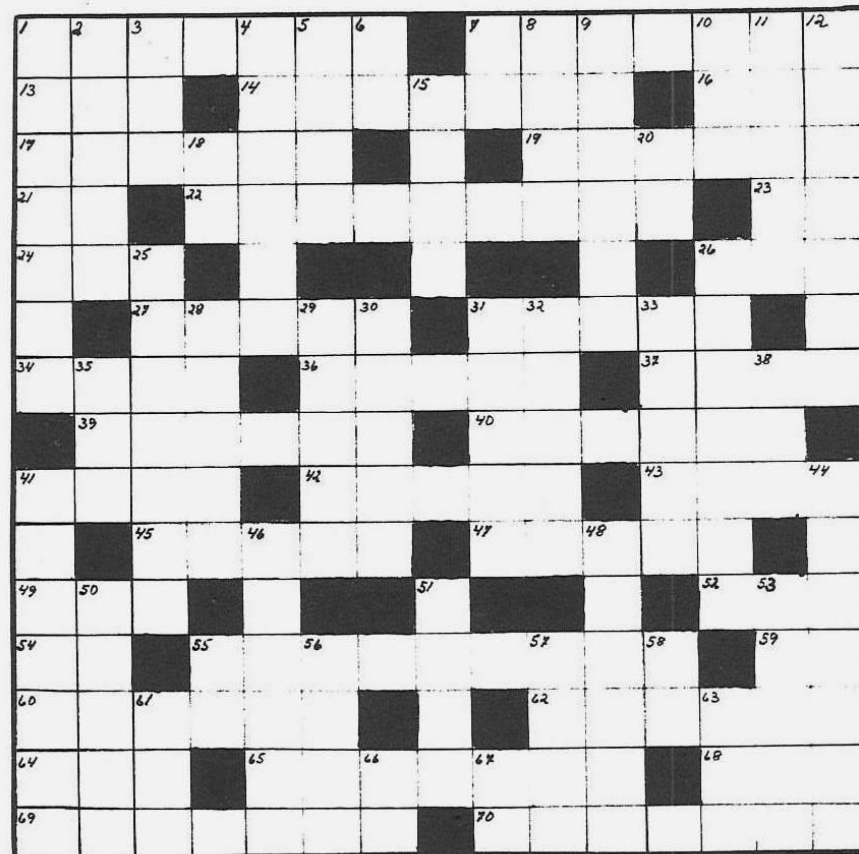
1. Akkumulator.
7. Trompetsignal.
13. Havørn.
14. Våpnene.
16. Elv.
17. Kaker.
19. Flyplass.
21. Klokke.
22. Røkteren.
23. Nestkommanderende.
24. Fotballklubb.
26. Like.
27. Ildstedet.
31. Betalingsanvisning.
34. Begavelse.
36. Kraftløse.
37. Avfall.
39. Næringsmidlene.
40. Ugift stand.
41. Sendrektig.

42. Sted i Harstad.
43. Her har Napoleon bodd.
45. Gnager.
47. Kjøkkeninventar.
49. Konge (fr.).
52. Tallord.
54. Nummer.
55. Naturprodukter.
59. Man.
60. Kvinnene.
62. Ankomst.
64. Forbrytelse.
65. Overførte.
68. President +.
69. Musikkstykkene.
70. Herren.

LODDRETT:

1. Utbygg.
2. Håndballklubb.
3. Ti.

4. Disippelen.
5. Underlige.
6. Forstavelse.
7. Husdyr.
8. Forfedre.
9. Hendene.
10. Kvinnenavn.
11. Raptusene.
12. Kjæreste.
15. Er ofte taperen.
18. Skipsforkortelse.
20. Tallord.



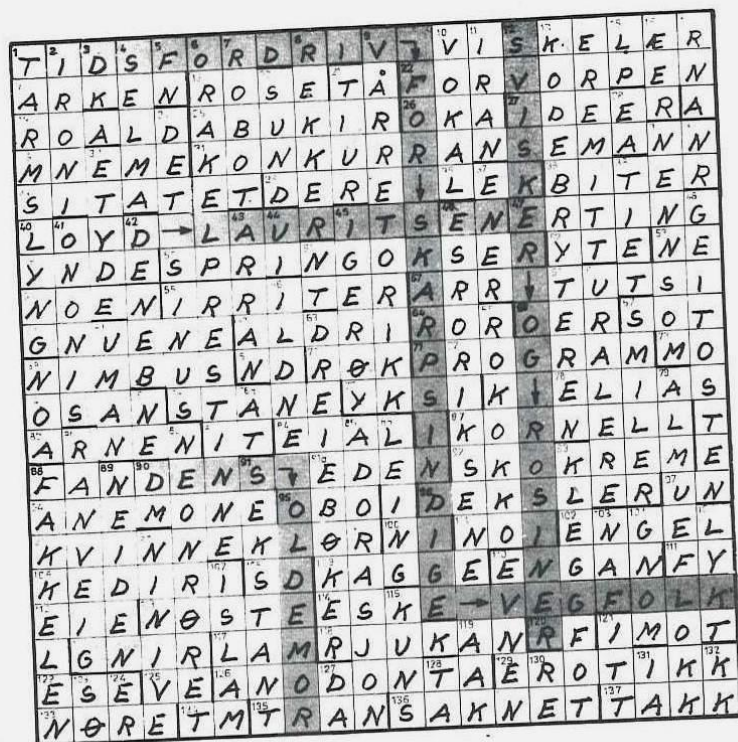
NAVN

ADRESSE

LØSNINGEN MÅ VÆRE SENDT "VEGSTIKKA", VEGKONTORET, POSTBOKS 615, 9001 TROMSØ INNEN 15. AUGUST 1974 OG MERK HELST KONVOLUTTEN MED "KRYSSORD"

25. Arbeidstøy. 48. Poststed i Sør-Varanger.
 26. Landsforvisningen. 50. Prestedrakt.
 28. Mannsnavn. 51. Ugras.
 29. Maktet. 53. Intrige.
 30. Kort (flertall). 55. Månefase.
 31. Sigarettstump. 56. På spinnerokken.
 32. Dans. 57. Dovne.
 33. Tauet. 58. Prep.
 35. Vokaler. 61. Svak protest.
 38. Hemmelig politi. 63. Belegg.
 41. Idrettsutøvere. 66. Slagsted.
 44. Forretningsmannen. 67. Strontium (omv.).
 46. Begrensete.

LØSNING PÅ KRYSSORD NR 1 1974



Det har vært en hård nøtt denne gang - en rekke besvarelser måtte forkastes - men vi fant da fram til disse riktige løsningene.

1. 3 halvlodd Loyd Lauritsen, Tromsø
2. 2 " Jan Erik Strømseng, Tromsø
3. 1 " Øistein Myrvoll, "

Vi gratulerer.

Forslagsordningen

De fleste mennesker utfører sitt daglige arbeid uten å tenke over om dette arbeidet kan gjøres raskere, bedre og lettere. Av og til bør en ta seg tid til å tenke over hvordan en gjør et arbeide og hvordan de forskjellige arbeidsoperasjoner utføres. Som et middel til å aktivisere denne tankegang har en etablert forslagsordningen. I årenes løp er det kommet inn mange forslag til forbedringer i vegvesenet. Selv om ikke alle forslag har egnet seg til gjennomføring, viser det i alle fall at forslagsstilleren har et våkent blikk for at tingene kan gjøres bedre.

Det er folk med ideer som er med på å skape de nye ting som vi alle nyter godt av. Har du en ide, så utarbeid forslaget og send det inn!

Hvor skal forslagene sendes?

Når forslaget er utarbeidet, sender du det til samarbeidsutvalget som sender det videre til Bedømmelsesutvalget. Så snart Bedømmelsesutvalget, eventuelt Hovedsamarbeidsutvalget, når det gjelder premier over kr. 1.000,-, har behandlet forslaget, vil eventuell beskjed om premie bli sendt fra Vegdirektoratet til vegsjefen i vedkommende fylke.

Hvem kan sende inn forslag?

Alle som arbeider i vegvesenet og bilkontrollen kan sende inn forslag til premiering.

Trenger du hjelp til utforming av forslaget eller utarbeidelse av tegninger etc., vil

samarbeidsutvalget eventuelt forslagsnemnda i fylket hjelpe deg med dette.

Premiens størrelse

Premiene varierer naturligvis etter den verdi en mener forslagene har. Forslag som blir funnet verdige til premiering, belønnes med premier fra kr. 100,- og oppover. Det er ikke satt noen øvre grense. Største premiebeløp som har vært utbetalt i vegvesenet hittil er på kr. 4.000,-. Skattemyndighetene forlanger at det trekkes skatt av premiebeløpet.

Anvendelse av forslagene

Hensikten med forslagsordningen er å gjøre etaten mer effektiv. Det er derfor viktig at brukbare forslag blir gjort best mulig kjent. Av den grunn er det også viktig at forslagene foreligger i en slik form at de uten særlig merarbeid straks kan gjøres kjent for andre interesserte i etaten.

Styrt forslagsvirksomhet

Det kan være tilfeller hvor ledelsen har et spesielt problem som en ikke har funnet brukbare løsninger på. Da kan en nytte ordningen med såkalt styrt forslagsvirksomhet. En beskriver problemet og ber om at det blir sendt inn forslag til løsninger. Premiering for den styrt forslagsordning skjer etter de samme retningslinjer som den vanlige forslagsordningen.

Den sentrale forslagsordning.

Hvis du har forslag av generell interesse for effektiviteten i statsforvaltningen, altså ikke bare for vegvesenet og bilkontrollen, sendes forslaget til Den sentrale forslagsordning, Sentralrådet, postboks 1371, Vika, Oslo 1.

Har du forslag...



Statens Vegvesen
Hovedutvalget for samarbeidsutvalgene
i Statens Vegvesen.