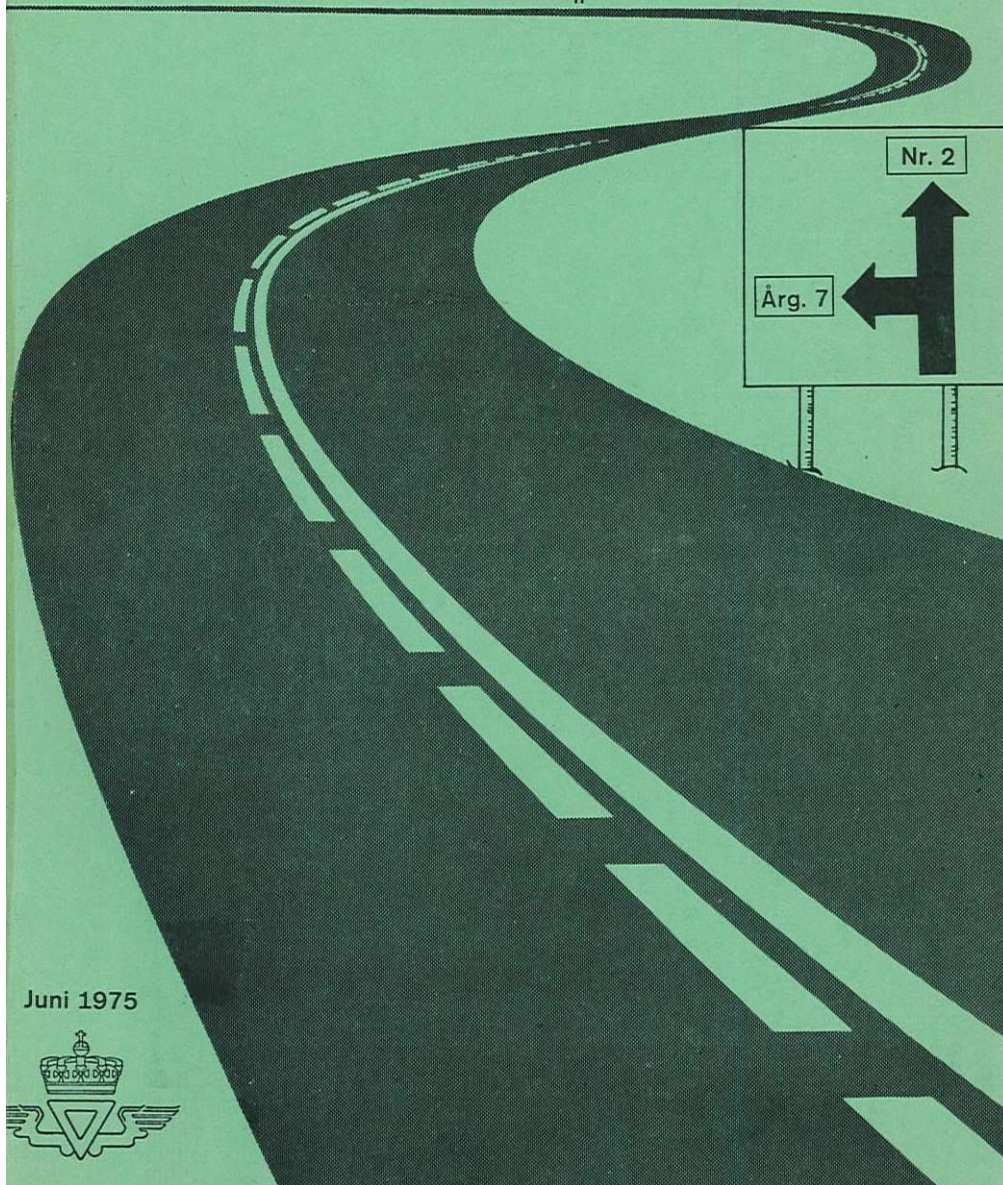


Vegs i kka



Juni 1975



Vegsikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

NR. 2 — JUNI 1975
7. ARGANG

INNHOLD:	side
Vinterfestival med helskru	3
Oppstart også på parsellen	
Løkvoll — Birtavarre i rv. 6	4
Mann dalen bru	6
Anolsprengstoff	7
Anleggsavdelingens	9
Ny brakkeleir	10
Først vei — så Pollfjellet	13
Haldor Samuelsen — vegvokteren, som også ledet trafikk inn på Guds veger	16
Samarbeidsutvalget på gli?	18
Heder til pensjonister	19
Ferieaviklingen 1975	21
Formannen i hovedtillitsmanns- utvalget har ordet:	22
Operasjon ferdigvegskart	23
Apropos sykkel	25
Hva eier vegvesenet?	25
Nytt fra administrasjonen	28
Vår mest upopulære jobb?	29
Småplukk fra vegkontorets arkiv ..	30
Stiming av stikkrenner	33
Regnskapsrapportene og regningene	34
Vi gratulerer	35
Vegsport	35
Arbeidslederens 5 minutters verneprat	41

I redaksjonen:

Olve Reiersen
Anna Josefsen

Redaksjonsråd:

Driftssjef Gunnar Eigeland
Oppsynsmann Olav Berglund
Verkstedarb. Åge Seppola
Jordskiftekan. Gaute Kydland
Bilsakkyndig Odd Halvorsen

Utgiver:

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk:

Harald Olsens Trykkeri

Opplag:

1200 eksemplarer

Neste nr. kommer i sept. mnd. Vi ber om at stoff leveres innen 10. aug. d.å.

Vinterfestival med helskru

Vær- og føreforholdene siste vinter var av usedvanlig karakter. Det må vi ha lov til å si.

Etter å ha vinterkulde og snøfokk — det mestrer vi da ganske langt på veg uten særlige problemer.

Noe annet er nærmest samtidig å skulle oppleve høst- og vårvær, med regn og flom — og så den mange steder uunngåelige teleløsningen.

Og når alle naturkreftene samler seg til kamp mot vegvesenet, da er det liksom en del av publikum også fatter mot — de slipper løs all oppspart energi — noen avdemper det hele med å gi gode råd — andre komponerer helt andre ord og vendinger.

Fra rv. 6 i Kvænangen



ca 150 m langs veggen

Enkelte ganger har de kanskje rett, de fleste imidlertid ikke. Det er nemlig ikke mulig å gjøre alt og å være overalt samtidig.

Og vegsjefen har da uttrykt sin tilfredshet med at de spesielle situasjoner vegvesenet kom opp i denne vinteren, er blitt løst på en betryggende måte, rent generelt.

Mannskapene gjorde nemlig, under disse vanskelige forhold en innsats utenom det vanlige — en innsats det står all mulig respekt av og som de i høyeste grad fortjener takkens ord for.

Det har imidlertid ikke vært til å unngå at disse ekstraordinære forholdene, ved et par anledninger ikke er blitt

Oppstart også på parsellen Løkvoll - Birtavarre i rv 6.

Strekningen Løkvoll - Birtavarre og videre fram til Olderdalen er nå innlemmet i riksveg 6 etterat veganlegget Ski-botn — Løkvoll ble åpnet for trafikk ved juletider ifjor.

Trafikkmengden for denne vegstrek-

mestret slik vi aller helst hadde sett det. Vi har muligens rent administrativt ikke fullt ut vært budd på at slikt skulle oppstå i så stort omfang — la oss innrømme det.

Enkelte vil kanskje si at det er den pris man må betale for funksjonsdelingen. En slik tankegang synes for enkel, for lettvindt å ty til, men man kommer vel ikke bort fra at det kan være slik — at man ennå trekkes med «mitt og ditt»-komplekset.

Og når der er sånn kommer det vel av at samarbeidsproblematikken ikke har vært ofret nok omtanke — for er man ikke i besittelse av den rette samarbeidsfølelse og samarbeidsvilje — så kan det nok ta tid å få disse tilstrekkelig innarbeidet.

Vi håper vegsjefens rundskriv nr. 38 av 8. april i år om «retningslinjer for forsterket beredskap i vedlikeholdet under ekstraordinære vær- og føreforhold» vil være det puffet som bringer samarbeidet inn i de intime former som er nødvendig.

For utenforstående er vi nemlig vegvesenet — alle sammen. ningen er etter dette blitt en helt annen

og det derfor nødvendig snarest å søke gjennomført nødvendig utbedring og dekkelegging på hele strekningen Løkvoll — Olderdalen.

Mellom Birtavarre og Olderdalen har det allerede vært arbeidet en god del og i vinter tok man også fatt på omleggingen forbi Trollvik, et skolested hvor trafikksikkerheten nå settes i høysete. Den nye tracéen er valgt lagt langs sjøen forbi dette stedet og gjennomgangstrafikken vil da gå langt utenom skoleområdet.

Som en kuriositet nevner vi at man

Eldor Østerås forteller at innsatsen er på topp



Det er betydelige masser som skifter plass



Manndalen bru

Denne brua — eller skal vi heller si — mangelen av denne brua — har vært litt av en flaskehals etterat vegen på østsiden av Lyngen ble åpnet for trafikk.



her nytter linjen til en gammel hestebane som i sin tid gikk fra gruvefeltene i Birtavarre og ut til Langnes.

Men som overskriften sier, nå er vi igang også fra Løkvoll og inn mot Birtavarre, i det det i vinter ble utført ikke så rent lite utsprengninger og dermed utvidelser i den såkalte Løkvollklubben.

Det var forøvrig i dette området de første spadestikkene, ja riktig, spade-stikkene, ble tatt på det anlegget som

skulle utgjøre første etappe i vegforbindelsen rundt Lyngfjord. Det skjedde i 1949 og da var det ikke rart bevendt med den maskinelle driften — håndboring over hele linjen den første vinteren.

Og det minnes redaktøren så vel — som ung påholden kasserer landet han med båt her hver 14. dag sammen med full pengeveske og avdøde oppsynsmann Martin Nilsen, far og farfar til de av våre ingeniørgutter som idag bærer navnet Brønnlund Nilsen.

Anolsprengstoff —

Sist vinter ble sprengstoffet anol prøvd på 2 anlegg her i fylket. På anlegget

Som kjent måtte trafikanten nytte en omkjøring etter gammel og forholdsvis skrøpelig fylkesveg.

Når dette leses har imidlertid Manndalen bru vært i bruk en god stund og vi har her fått en fin bru, men så har den også kostet kr. 3,3 mill.

Billedmontasjen viser fjerning av arbeidsbrua ved hjelp av en brøyt samt rensking av elveløpet.



NA OGSA I TROMS VEGVESEN — FOR GODT ?

Veg/Bru til Sommarøy (Brensholmen) og i Blomjoten, Harstad.

Erfaringene ved disse anlegg er imidlertid vanskelig å sammenligne innbyrdes da anol på Brensholmen både ble brukt til sprengning i linja og i sidetak med relativt små salver, mens det i Blomjotn kun er sprengt en salve på ca. 2 500 m³ fast fjell. I Blomjotn ble det benyttet grovhullsboring med 2" borkrane. På Brensholmen ble også anol-lading prøvd ved hjelp av et trykkluftdrevet ladeapparat på hull boret med håndholdte maskiner.

Et spørsmål som stadig dukker opp når anol skal forsøkes er hvorledes sprengstoffet går sammen med vann i borchullene. Til dette er å si at dersom hullene blåses før lading, så går det utmerket godt an å benytte anol.

Siden anol for de fleste rundt i distriktene er et ukjent sprengstoff er det naturlig at det ikke skal så mye «trøbel» til før «konservative anleggsfolk» kommer i opposisjon til det nye. Det vil derfor være riktig om anol introduseres rundt om på anleggene under enkle forhold. Da fortrinnsvis på grovhullsboringer. Under slike forhold helles anolsprengstoffet direkte fra sekkene i borchullene.

Til slutt skal tas med noen tekniske data for anolsprengningen i Blomjoten:

Det ble tilsammen boret 34 hull med 2" borkrone. Hulldybde: ca. 16 m. Bormønster: ca. 1,5 - 2 m x 2 m. Salvestørrelse: ca. 2 500 m³ fast fjell. Lading: anol + 2 dynamittgubber i hvert hull, en i bunn og en ca. halvveis oppe. For demming: ca. 2 m pakket sand. Lade-tid: ca. 1/2 time etter at dynamittgubbene var lagt ferdig ut på salva.

Manndalen bru

Denne brua — eller skal vi heller si — mangelen av denne brua — har vært litt av en flaskehals etterat vegen på østsidan av Lyngen ble åpnet for trafikk.



her nytter linjen til en gammel hesteban som i sin tid gikk fra gruvefeltene i Birtavarre og ut til Langnes.

Men som overskriften sier, nå er vi igang også fra Løkvoll og inn mot Birtavarre, i det det i vinter ble utført ikke så rent lite utsprengninger og dermed utvidelser i den såkalte Løkvollklubben.

Det var forøvrig i dette området de første spadestikkene, ja riktig, spadestikkene, ble tatt på det anlegget som

skulle utgjøre første etappe i vegforbindelsen rundt Lyngenfjord. Det skjedd i 1949 og da var det ikke rart bevendt med den maskinnelle driften — håndboring over hele linjen den første vinteren.

Og det minnes redaktøren så vel — som ung påholden kasserer landet han med båt her hver 14. dag sammen med full pengeveske og avdøde oppsynsmann Martin Nilsen, far og farfar til de av våre ingeniørgutter som idag bærer navnet Brønnlund Nilsen.

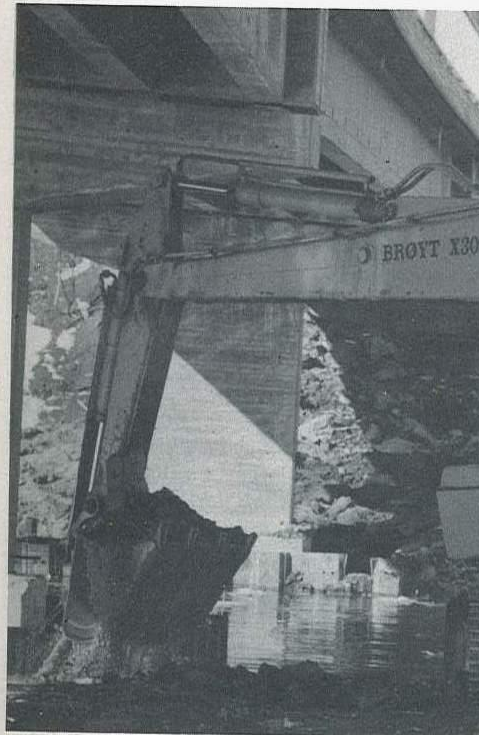
Anolsprengstoff —

Sist vinter ble sprengstoffet anol prøvd på 2 anlegg her i fylket. På anlegget

Som kjent måtte trafikanten nytte en omkjøring etter gammel og forholdsvis skrøpelig fylkesveg.

Når dette leses har imidlertid Manndalen bru vært i bruk en god stund og vi har her fått en fin bru, men så har den også kostet kr. 3,3 mill.

Billedmontasjen viser fjerning av arbeidsbrua ved hjelp av en brøyt samt rensking av elveløpet.



NA OGSA I TROMS VEGVESEN — FOR GODT ?

Veg/Bru til Sommarøy (Brensholmen) og i Blomjoten, Harstad.

Erfaringene ved disse anlegg er imidlertid vanskelig å sammenligne innbyrdes da anol på Brensholmen både ble brukt til sprengning i linja og i sidetak med relativt små salver, mens det i Blomjoten kun er sprengt en salve på ca. 2 500 m³ fast fjell. I Blomjoten ble det benyttet grovhullsboring med 2" borkrane. På Brensholmen ble også anol-lading prøvd ved hjelp av et trykkluftdrevet ladeapparat på hull boret med håndholdte maskiner.

Et spørsmål som stadig dukker opp når anol skal forsøkes er hvorledes sprengstoffet går sammen med vann i borhullene. Til dette er å si at dersom hullene blåses før lading, så går det utmerket godt an å benytte anol.

Siden anol for de fleste rundt i distriktene er et ukjent sprengstoff er det naturlig at det ikke skal så mye «trøbbel» til før «konservative anleggsfolk» kommer i opposisjon til det nye. Det vil derfor være riktig om anol introduseres rundt om på anleggene under enkle forhold. Da fortrinnsvis på grovhullsboringer. Under slike forhold helles anolsprengstoffet direkte fra sekkene i borhullene.

Til slutt skal tas med noen tekniske data for anolsprengningen i Blomjoten:

Det ble tilsammen boret 34 hull med 2" borkrone. Hulldybde: ca. 16 m. Bormønster: ca. 1,5 - 2 m x 2 m. Salvestørrelse: ca. 2 500 m³ fast fjell. Lading: anol + 2 dynamittgubber i hvert hull, en i bunn og en ca. halvveis oppe. For demming: ca. 2 m pakket sand. Lade-tid: ca. 1/2 time etter at dynamittgubbene var lagt ferdig ut på salva.



Fra toppen av salva

Siste sjekk



Anleggsavdelingens

tjenestemenn ved vegkontoret og oppsynsmannssektoeren var i mai samlet på Gratangen Turiststasjon til «oppbygging» før sommersesongen satte igang for fullt.

På programmet stod

- Gjennomgåelse av vinterdriften.
- Bruk av Anol — sprengstoff.
- Sommerdriften.

forts. neste side

Sprengstoff-forbruk:

Anol: 37 sekker a 25 kg = 925 kg

Dyn C: 67 stk. a 0,72 kg = 48 kg

Dette gir et sprengstoff-forbruk på 0,39 kg/tfm³

Enhetspriser:

Ferdig sprengt fjell, alt inklusive: ca. 11 kr./tfm³

Tilsvarende enhetspris ved bare å anvende dynamitt ville ventelig ligge 3 — 4 kr. høyere pr. tfm³

Prisforskjellen mellom dynamitt og anol er ca. 6 kr pr. kg.

Kort kan man si at erfaringene på Brensholmen har vært delte. Størst vansker har man hatt med lading av små-hull hvor ladeapparatet har vært i bruk. Det meste av dette skyldes nok «barnesykdommer» som etter hvert vil forsvinne. I Blomjoten hvor opplegget var meget enklere virket bruken av anol overbevisende og det er derfor grunn til å fastslå at anol er kommet for å bli i vegvesenets drift for fremtiden.

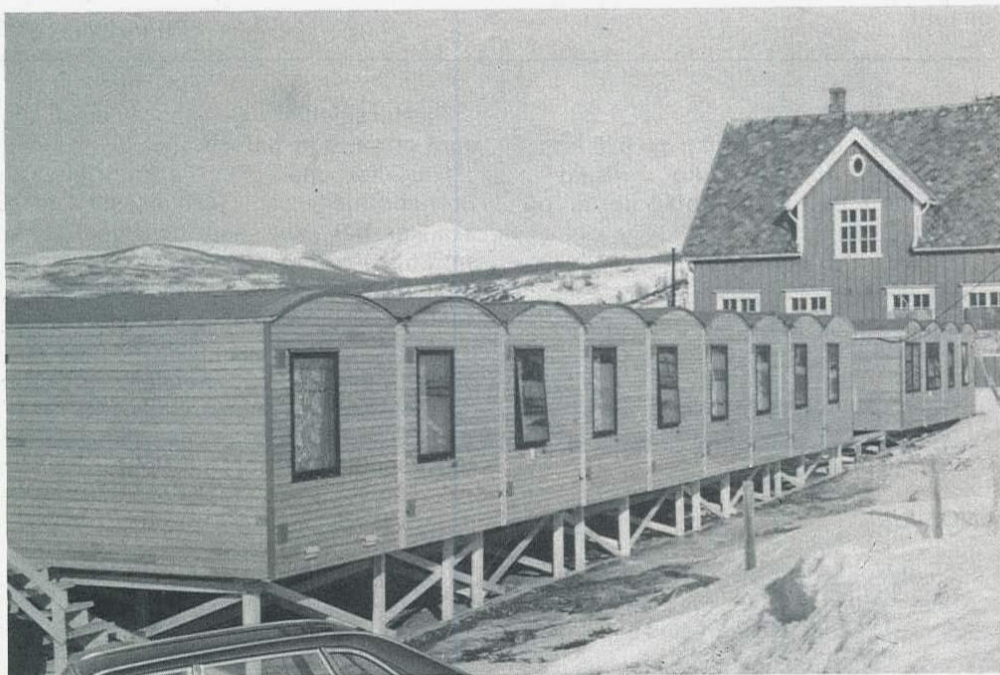
ANOL !!



Ny brakkeleir

er etablert i Oksfjord i Nord Troms, hovedsaklig for utbyggingen av rv 6 i området.

Leiren har en kapasitet på 18 mann + kokke og ligger sentralt til, det er nært både til handel og post.



- Vedlikehold av anleggsparseller.
- Plansituasjonen.
- Teknisk kvalitetskontroll.
- Regnskapet.
- Maskinplanen for 2. halvår 1975.

og formålet var da gjennom drøftinger mellom inne- og ute-ledelsen å kunne bringe forståelse for resultater, planer og retningslinjer samt løse problemer av felles natur.

Samlingen ble avsluttet med befaring av anlegget Langmyra — Bukkemyra i E 6.

Det er Moelven-brakker med 1-mannsrom og nødvendige bekvemmeligheter og koster slik den står i dag kr. 450 000,00 hvorav kr. 25 000,00 gikk med under tilrigging.

Friluftinteresserte skulle her kunne få en meningsfylt fritid, det er muligheter for både fjordfiske og elvefiske, lett vint å komme til brukbart jaktterreng også.

På billedmontasjen ses også gamle Oksfjord skole — nordligste gjenstående bygning i Troms etter evakueringen i 1944 — den huset nemlig tyske baktropper ved krigens slutt i 1945.



Fra v.: Oppsynsmann Agnar Hansen, driftssjef Gunnar Eigeland og hovedtillitsmann Martin Rognli som prøvesitter oppholdsrommet.

Nytt Oljegrusverk

Den 9. juni 1975 satte vi igang det nye oljegrusverket i Rognmogruva i Målselv.

Det nye med dette verket er en produksjonsmetode med tørking av grusmassene ved hjelp av flammer som kastes inn i en trommel. Dette er nødvendig for å kunne frembringe såkalt asfaltløsningsgrus — dekkeprodukt av mere høyverdig karakter og som en regner med vil tåle en ÅDT 2000 i motsetning til vanlig oljegrus bare inntil ÅDT 1000.

I tillegg har vi tatt i bruk en spesiell sorterer for fjerning av finstoffet i gru-

sen, for dermed å få fram et grovere og mere friksjonsikkert dekke.

Tørkeapparatene fremskaffer både røyk og støv i massevis, men gjennom et filter og et 14 meter høyt avløpsrør har vi eliminert disse plagene tilfredsstillende. Men så har vi da anskaffet det beste på filterområdet som kan skaffes.

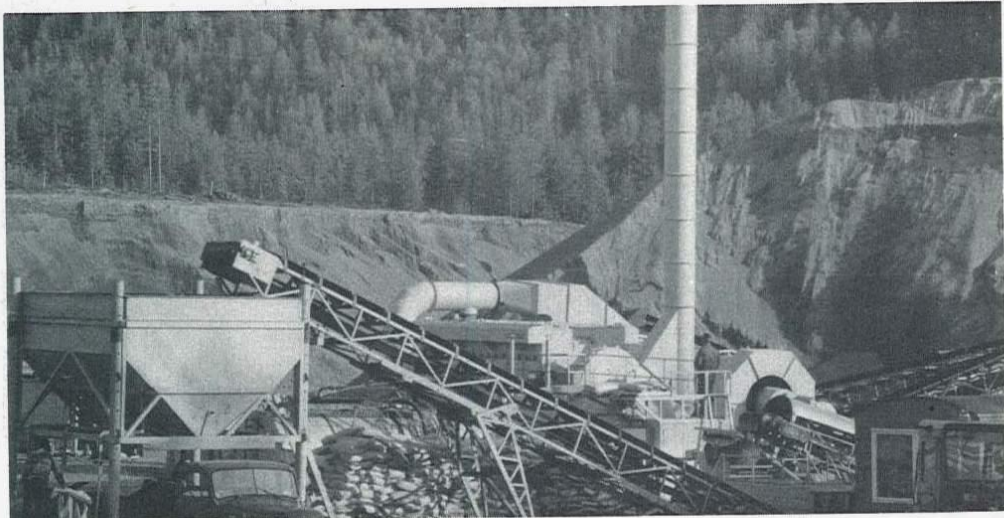
Hele anlegget representerer en verdi av ca. kr. 1,6 mill., hvorav de miljømessige tiltak alene koster nærmere en halv million.

Det nyttes ferdigknuste masser fra tidligere og det skal fram til en gang i august måned produseres 19 000 tonn

asfaltløsningsgrus og dessuten 16 000 tonn asfaltanrikt oljegrus.

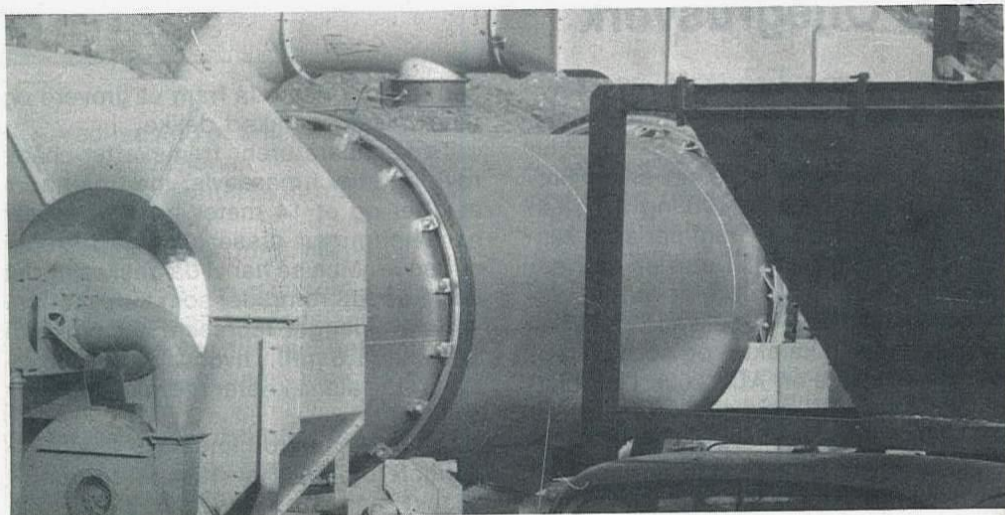
Dekkemassene skal hovedsaklig brukes på E6 mellom Sagelvatn og Storsteinnes, på del av rv. 86 mellom Andselv og Sørreisa og på rv. 854 Rognmo — Moen.

Når dette programmet er oppfylt, flyttes anlegget til Tyttebærvik hvor det stilles sammen med knuserverket der og vi får der en kontinuerlig prosess fra naturmasser og til ferdig dekkemasse. Denne produksjonen er for det meste beregnet levert til vegger i Sør-Troms.



Anlegget ruver godt.

Tørketrommelen



Først veg — så Pollfjellet BESØK I VEGMESTEROMRADE 7

Vegmester Karsten Skog er sikker i sin sak — rv. 868 som tidligere rv. 6 fra Otteren til Lyngseidet nå heter, må få den opprustning som den så absolutt fortjener, med bl.a. svart dekke — først da bør vi satse på sikring av Pollfjellet. Vegen forbi Pollfjellet er viden kjent — stadig hører vi meldinger i radio om stengning på grunn av ras eller rasfare og ikke å forglemme de noe hyggeligere om at nå er vegen åpen for trafikk igjen.

Og så sikker i sine vurderinger har de ansvarlige for vegen under Pollfjellet vært, til dags dato er ingen trafikant blitt tatt av skred. Men de ansvarlige har da også fått merke det psykiske press som ligger i slikt ansvar. Vegmester

Skog tok snart konsekvensene av dette og fritok sine underordnede for direkte ansvar — det ligger i dag hos vegmesteren selv.

— Og spørsmålet om sikring av vegen forbi Pollfjellet har opptatt mange, ikke minst befolkningen i område og det er vel ikke til å unngå at også en vegmester har disse problemene i tankene, mere eller mindre daglig, kanskje?

— Man kan selvfølgelig totalsikre denne vegparsellen og det vil jo koste deretter. Da ville vi antakelig også måtte vente særlig lenge på utførelsen. Men jeg kan ikke fri meg fra tankene om sikring av kortere partier, kanskje som enkelte ledd i en større sammenheng,

Vegmester Karsten Skog og sønn Rolf Skog diskuterer dagens program ved Tyttebærvik knuseranlegg.



ville være en løsning man kunne dra atskillig nytte av etterhvert som denne utbygging blir foretatt.

Finansieringen ville da også bli lempeligere i første omgang, man kunne komme tidligere igang og tidligere ta i bruk sikrede partier. Noe må imidlertid gjøres, det er en påkjenning å ha ansvaret for at det ikke skal skje noen ulykker under Pollfjellet og uten et nært samarbeid med vegvokteren har det ikke vært mulig å holde ut. For kritikk blir reist både mot for tidlig og for sen stengning. Jeg bygger også mine vurderinger på nokså nøyaktige observasjoner som er ført siden 1963.

Og i området ved Pollfjellet, nærmere bestemt Furuflaten, var det Jan Baalsrud under krigen fant sine redningsmenn da han snøblind og temmelig forkommen ellers kom til folk etter å ha passert bak det selvsamme Pollfjellet. Han hadde da tilbakelagt strekningen

Snøras i Pollfjellet 7. mars 1967.



fra Lyngseidet over fjellet, og til Lyngseidet var han kommet etter rv. 91 fra et sted ikke langt fra et annet kjent navn i vegmesterområdet 7 — Tyttebærvik.

Her etablerte man i 1968 et større knuserverk med tanke på å dekke store deler av fylket med maskingrus.

«Tyttebæra» — som den populært kalles, består hovedsaklig av gabbro og serpentiner og med sine gode egenskaper utgjør denne grusen en betydelig faktor i vegbygging — og i vedlikeholdstjenesten.

— Det er klart at et slikt knuseverk og en slik gruskvalitet innenfor et vegmesterområdet, er en viktig faktor for å kunne holde et effektivt og økonomisk rimelig vedlikehold, såvel som også i anleggsmessig øyemed en slik sak har vesentlig betydning for framdriften, så høy transportprisene er i dag.

— Og dette bærer vel også vegene i ditt område merke av da, Skog?

— Forsåvidt, ja. Men man skal huske at skikkelig grus er mangelvare her i fylket. Distriktet her må derfor finne seg i å konkurrere med en rekke andre strøk i fylket om de samme grusmassene. Både i vedlikeholdet og i anlegg. Og når det gjelder anlegg (utbedringer) er man jo også avhengig av bevilgninger til ulike arbeider av anleggsmessig karakter — og på det feltet har vi i Lyngområdet ikke oppnådd så høy prioritet som ønskelig kunne være.

— Grustaket i Tyttebærvik er av slik størrelse at også de mest ønskelige utbedringer i ditt område vil kunne nyte godt av den fortrinnsfulle «Tyttebæra»?

— Vi disponerer 400 dekar til grusproduksjonen, alt er vel ikke like bra, men selv om vi som nå produserer 70-80 000 m³ årlig, så skulle det rekke til noen år framover.

— Tyttebærvik og Pollfjellet, det er jo navn som nå er kjent over hele fylket. Grus og snøras har man imidlertid også andre steder, kanskje ikke i riktig samme omfang, men en sak er du alene vegmester om her i fylket og det er en mellomriksveg. E78 til Finland går gjennom området ditt og dette at du har veggrense til et fremmed land, kan vel også by på problemer?

— Vel, problemer kan man vel egentlig ikke kalle det, men det er klart man må utføre en særlig aktiv patruljevirkosomhet med dertil aktivt vedlikehold. Nå er jo selve vegforholdene i Skibotndalen ganske gode, forholdsvis ny veg, men den store turisttrafikken sommers tid og langtransporttrafikken som går hele året her, krever særlig aktpågivende informasjonsplikt, jeg tenker her på skiltingen som til enhver tid må være ajour.

Og turisttrafikken, ikke bare utlendinger og «søringer», men i høy grad weekendtrafikken fra forskjellige steder i Troms, har så absolutt vist at det også



Nelkvist Karlsten, «gammel rev» i vedlikeholdstjenesten i Kjosens - Lenangensområdet.

er nødvendig å opptre som et renovasjonsvesen. Skibotndalen med sine forholdsvis øde strøk frister dessverre mange til på nordlendingers vis — «hiv det på havet».

— Vegmester Skog, noe du mener man bør sette søkelyset på?

— Det er mitt ønske og håp at de vegplaner som nå gjelder blir gjennomført i det tempo som det nå foreligger planer om. Vi har dessverre sett at planer man så smått hadde begynt å forberede utførelsen av, er blitt skjøvet ut, ikke bare en gang, men flere ganger, og det stadig å skulle omstille tankegangen og tildels også det apparat man skal bestyre, det kan by på vansker å forklare det lokale miljø.

Karsten Skog er alene blant vegmestrene våre om ihvertfall en ting — han er den eneste av dem som ikke er «flasket

Haldor Samuelsen — vegvokteren, som også ledet trafikk inn på Guds vegger

Og det gjør han fremdeles.

Nå pensjonist og kjent er han langt ut over sin egen kommune og forbi fylkesgrensene, Lyngsværingen, som har rukket å bli 76 år — like vital og nesten like sprek som før, glimtet i øyet mangler heller ikke.

«Vegstikka» har hatt en prat med Haldor, satte ham stevne på Lyngseidet vegstasjon og over kaffe og wienerbrød, lett mediterende over sin pensjonisttilværelse konstaterer han:

— Mye har forandret seg i vegvesenet, neveslitet er for det meste borte, maskiner har overtatt, andre former for

opp» i vegvesenet. Han brakte med seg årelange erfaringer i fra bygg- og anleggsvirksomhet, spesielt fra entreprenørsektoren, og søker vi tilbake så har han vært borti litt av hvert annet også — bl. a. jordbruk og fiske, og jammen har han vært kokk også.

Og hva gjør så vegmesteren når han ikke tenker på vegvesenet?

— Når tenker en vegmester ikke på vegvesenet? Det gjør han nærmest døgnet rundt.

Fineste avkoblingen har jeg når jeg rusler rundt på småbruket mitt, stiller med noen sauer, reparerer litt hus og redskap.

Område 7 som vegmester Karsten Skog har oppsynet for, består av 307 km riks- og fylkesveger nå etterat nyvegen på østsiden av Lyngenfjorden er kommet med. Og som medspillere i denne tjenesten har han oppsynsmannsassistentene Kjærvald Lundberg og Odd Fagerli.

stress overtar, men det er bare å innrømme, arbeidsforholdene og ikke minst boligforholdene for arbeidsstyrken er blitt mye bedre, kan ikke sammenliknes med tidligere tider.

Men — fortsetter Haldor, se på dette — han peker på TV'en borte i kroken — mangt en unødvendig ting blir også anskaffet, denne bidrar bare til at menneskene ikke lengre snakker med hverandre, sjarmen med samtaler og diskusjoner med arbeidskameratene etter endt dag, er visst borte nå.

Og Haldor minnes tiden da vegen forbi Pollfjellet ble bygget først i 1930-årene og når den var ferdig, hvilket strev det var vinterstid å ta vegen opp igjen etter snøras. Det var måking — opptil 100 mann i sving, og snøklumpene ble løst med spade etasjevis ettersom det var snømengde i raset.

Han forteller om den tyske soldaten som under siste krig skulle fotografere snøraset — han ble den eneste som hittil er tatt av ras her. Wehrmacht var imidlertid ikke sen om å skilte dette faremomentet, og de nøyde seg ikke med den tradisjonelle trekanten — nei, de valgte sterkere lut — dødningehodet ble plassert på begge sider for sikkerhets skyld.

Selv ordnet Haldor og hans arbeidskamerater egne varslingsystemer, slik at nødvendige tiltak kunne iverksettes, bl. a. var en rød lypære på et hushjørne tegn på at nå var det tid for stenging av vegen, det var rasfare på ferde.

— Og dagens vegvesen, Haldor, det som fortsetter der du slapp? — Patruljevognsystemet nådde meg akkurat før jeg sluttet. Det er et raskt system, man



når fort til der det skal skje og med bemanning som har erfaring fra sykkelens dager, skulle det gå utmerket. Men jeg er redd for at fremtidige mannskaper ikke klarer å opparbeide seg det inngående kjennskap til bl. a. vegenes tilstøtende områder, som vi fra sykkeltiden hadde. Og *det* er for en vedlikeholdsarbeider særlig verdifullt å ha kjennskap til.

Ennå en ting — det synes for meg at vedlikeholdstjenesten er for tynt besatt, det er for lite folk i arbeide i dag — man skal huske at trafikken er stor og det er mange oppgaver som skal løses og løses i riktig tid — det var nå min mening da.

Haldor Samuelsen — vegvokteren som aldri tok sommerferie — *det* er han

også kjent for. Tross gårdsbruk å passe ved siden av jobben på vegen — om sommeren ofte i en støvfokk på en slepehøvel eller skrape — ferien gjemte han til jule- og nyttårshelgene.

Da for han viden rundt i fylket og delvis også i Finnmark til andre oppgaver — forkynnelse av Guds ord. Han har følt det som et personlig kall, i den Luthersk Læstadianske Menighet å kunne gi tilhørerne del i sin sterke tro.

Han har i alle disse årene vært en kjent og kjær skikkelse i denne menigheten, en som mange har hentet styrke hos, både i gode og onde dager. Og som trøsteren framfor noen, er det vel han er aller mest kjent som og da langt ut over denne menighets grenser.

— Haldor, du har evner utenom det vanlige, det er mange, svært mange, fra fjern og nær, som har søkt din hjelp når sykdom og andre vansker har tårnet seg opp for dem. Når og hvordan merket du første gang at du kunne være en lindrende hjelp?

— Det ligger nokså langt tilbake i tiden, sønn av en av mine beste venner hadde skadet foten og på mitt inderlige ønske å kunne hjelpe denne gutten forsvant smertene.

Han satte dette i forbindelse med en merkelig opplevelse han hadde som 8-åring, en opplevelse han dengang ikke forstod rekkevidden av, men for ham var det i hvertfall klart, han hadde formidlet Guds vilje.

Selv tar Haldor alt oppstyret omkring alle de beretninger som kommer fram om hans virksomhet med stoisk ro — uten at det er Guds vilje, kan heller ikke han hjelpe.

Men også de — unnskyld Haldor, — jordnære ting har hatt et sterkt grep på ham. Kommunalpolitikken har beskjeftiget ham i en årrekke, i kommunesty-

Samarbeidsutvalget på gli?

Samarbeidsutvalget holdt sitt 3. møte i år den 21/5 i Harstad.

Foruten en god del referatsaker — ble behandlet fylkesvegbudsjett 1976, langtidsbudsjett for Troms fylke, byggeplaner for vegstasjoner og det ble dessuten avvirket et kontaktmøte med ansatte i Sør-Troms.

Vi har merket oss at utvalget under referatsaker tok opp forholdet om leie av maskiner tilhørende ansatte i etaten, at dette forhold ikke lengre er noe problem i Troms fylke. Utvalgets medlemmer gav uttrykk for at de var enige i at folk som arbeider i vegvesenet ikke bør gis arbeid for sine maskiner i etaten. Flere mente imidlertid at det i utkantstrøk burde gis dispensasjon i den grad slik innleie var det mest praktiske og gunstigste tilbud.

Etter et annet referat viste utvalget fortsatt delte meninger om hvorvidt kontaktgrupper eller underutvalg burde opprettes på det lokale plan. Denne gang gjaldt spørsmålet om kontaktgruppe ved vegkontoret som nå etter hvert er blitt en særlig stor arbeidsplass. Det var noe overraskende særlig representantene for tjenestemennene i utedriften som gikk sterkest inn for kontaktgruppe ved vegkontoret. Utval-

ret, formannskap og diverse nemnder har han også vært innom.

— Og du finner «Vegstikka» både hyggelig og interessant?

—Nå, ja, den må nå være såpass!

Der fikk vi den. Takk i alle fall, Haldor, for en hyggelig prat og en hyggelig stund har det vært.

get sluttet seg imidlertid til en bemerkning om at denne saken burde ligge inntil innstillingen om de ansattes medbestemmelsesrett er behandlet og avgjort. Men det synspunktet som kom fram under denne debatt bør vel gi støtte til en nærmere undersøkelse om kontaktgrupper/underutvalg bør opprettes på det lokale plan. Det kan synes som om de ansatte mener samarbeidsutvalget har et for omfangsrikt spekter å ta seg av, etaten er stor, og detaljene, de som enkeltmennesket først og fremst noterer seg, ikke blir viet den oppmerksomhet som fortjent.

Til kontaktmøte med de ansatte var det møtt fram 37 som etter en innledning av formannen, Eilif Os, om samarbeidsutvalgets virksomhet, i et foredrag av jordskifte kandidat Gaute Kydland fikk en allsidig oversikt over grunnerverv og naboforhold og diverse annet.

På slutten av foredraget nevnte Kydland at det dessverre hendte at ansatte i vegvesenet overfor grunneiere og andre som kan ha et spesielt oppgjørsforhold med vegvesenet, fortalte disse at nå var de blitt lurt. Og fortsatte:

«Før du går imot din egen etat på ein slik måte, enten det gjeld grunnprisar, avkjørselsspørsmål eller andre forhold, så vær sikker på at du har grundig kjennskap til saka! Kjem du over saker som du meiner er takla på ein feil måte, vil eg oppfordre til at du tek opp forholdet, — men da overfor vegsjefen og den som er ansvarleg for avgjerda.»

Og det sier vi oss hjertens enige i alle sammen. Etaten har all interesse av et godt og korrekt forhold til det øvrige samfunn.

Heder til pensjonister



Fra sammenkomsten på Finnsnes.

Siden nyttår har vi i 2 sammenkomster tatt avskjed med i alt 15 som nå er gått inn i pensjonistenes rekker.

Den 19. mars d. å. var samlet 9, de fleste med sine ektefeller, til et samvær på Hotell Bondeheimen, Finnsnes.

Det var:

Ingvald Jensen, Silsand
Øiel Solvoll, Aspelund
Johan Jensen, Aspelund
Ole Jensen, Aspelund
Edvard Grunnreis, Sørreisa
Håkon Sørлие, Takelvdal
Ottar Holmen, Karlstad
Jakob Pedersen, Sørreisa
Martin Martinsen, Finnsnes

og den 22. mai d. å. var 6 satt stevne på Grand Hotell i Harstad. Også her hadde de fleste sine hustruer med.

Det var:

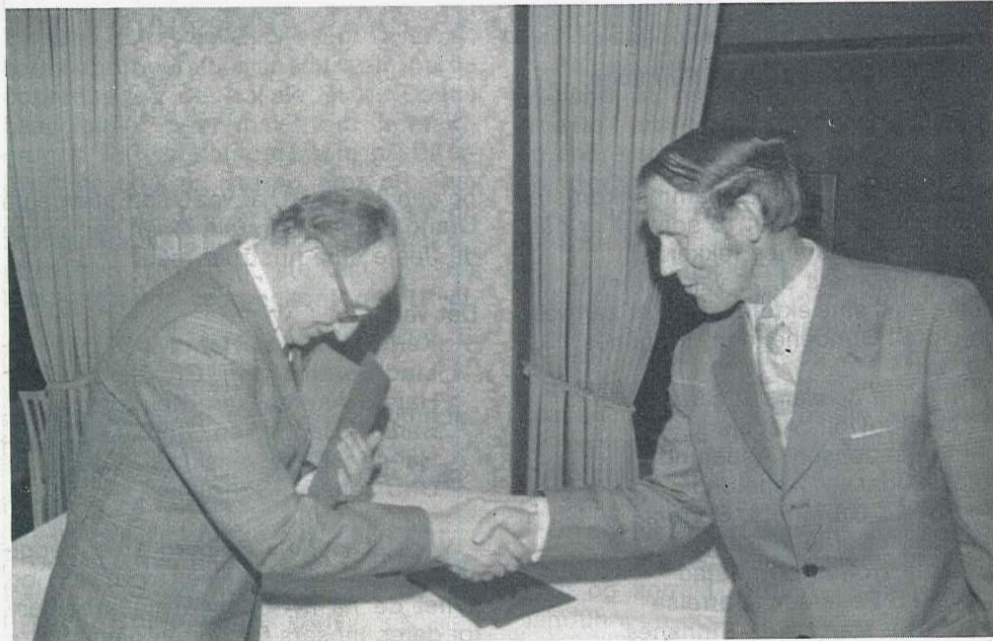
Karl Steinbakk, Hamnvik
Lind Bernhardsen, Grovfjord
Harald Andreassen, Kasfjord
Bardolf Bendiksen, Borkenes
Harald Griff, Evenskjør
Otto Jensen, Sørrollnes

Vegsjef Herleiv Solberg stod begge steder for overrekkelse av gaver og hyllet de nå avtroppene medarbeidere for deres innsats for etaten gjennom et



Johan Jensen mottar sin gave fra vegsjefen—

og her — Harald Griff.



Ferieavviklingen 1975

Etter møte den 5. mai 1975 hos vegsjefen mellom Troms Arbeidsmannsforening, hovedtillitsmannsutvalget, og ledelsen i vegvesenet kom en fram til en ordning for avvikling av ferien i utedrif-

ten. Resultatet er referert i vegsjefens rundskriv nr. 53 av 7. mai 1975 og vi skal bare gjenta de viktigste punktene her.

Anlegg tar fellestferie i 3 uker fra og med 14. juli og til og med 2. august.

langt liv. De representerte alle en hel epoke i vegarbeidsdriften, de kjenner etaten fra neveslitets tid og har vært med i den rivende utvikling som har funnet sted de senere år, med maskinen som har overtatt en rekke av de funksjoner som før gikk med håndkraft.

Og side om side med denne ekspansjonen har de også kunnet være vitne til en forbedring av lønnsforhold og sosiale forhold som har vært til gagn og

I Harstad takket Lind Bernhardsen på vegne av pensjonistene

glede, og som etterhvert har skaffet vegvesenet ry som en bra arbeidsplass.

Det ligger mye godt arbeide bak hver pensjonist som de med stolthet kan se tilbake på og vegsjef Solberg ønsket tilslutt samtlige en god og lykkelig pensjonisttilværelse.

Tilstede under disse tilstillinger var representanter for arbeidsledelsen og organisasjonen og i Harstad også medlemmene av Samarbeidsutvalget.



Formannen i hovedtillitsmannsutvalget har ordet:

Det hersker en viss usikkerhet ute på arbeidsplassene om hvordan tillitsmannsapparatet skal fungere i praksis — denne usikkerheten gjenspeiler seg både hos den stedlige arbeidsledelse og hos tjenestemennene.

Jeg vil derfor her summere opp retningslinjer for etableringen av lokale tillitsmenn og hvordan dette apparat bør fungere.

Ved hver arbeidsplass skal det velges stedlig tillitsmann for de organiserte tjenestemenn, hvis tjenestemennene eller ledelsen forlanger det.

Ledelsen skal ha melding om hvem som er valgt.

På de fleste arbeidsplasser her i fylket er det valgt tillitsmenn.

Tillitsmannen skal være bindeleddet mellom de ansatte og den stedlige arbeidsledelse.

Har de ansatte eller ledelsen klage-mål, skal disse legges fram for tillits-

mannen. Han skal da gjøre sitt beste for å få dette løst på arbeidsplassen.

Saksbehandlingen på arbeidsplassen, er ikke bare den første, men også den viktigste fase i utviklingen. Nøyaktig registrering av forholdet er en nødvendighet for en videre korrekt behandling og avgjørelse.

Det bør føres protokoll uansett om det blir enighet eller ikke.

Hvis ikke enighet oppnås, skal protokoll om hva saken gjelder og begge parter syn sendes vegvesenets sentrale ledelse via hovedtillitsmannsutvalgets formann. Forhandlingene videreføres da på det plan.

En slik saksbehandling er ønskelig både fra ledelsen sentralt og fra hovedtillitsmannsutvalget. Utfyllende bestemmelser finnes i overenskomstens § 35 tillitsmannsbestemmelser og i § 36 tvisters behandling.

Uoverenstemmelser som får utvikle

Siste ferieuke gis fortrinnsvis i forbindelse med jule- og nyttårshelgen evt. påsken hvis dette ikke er til hinder for anleggsdriften.

Vedlikehold avvikler sin ferie i 2 puljer med 3 ukers sammenhengende ferie for hver pulje, første pulje 7. juli — 26. juli og andre pulje 28. juli — 16. august.

Siste ferieuke fortrinnsvis omkring jule- og nyttårstider. Høveførende og brøytesjåfører bør dog avvikle sin 4. ferieuke i barmarkstiden.

Produksjon av oljegrus og legging av

dekke i egen regi stoppes for felleferie 14. juli — 2. august.

Maskinavdelingens mannskap følger ferieordningen for den avdeling eller det program de arbeider for.

For all verksteddrift følges vedlikeholdets ferieopplegg, nemlig i 2 puljer, 7. juli — 26. juli og 28. juli — 16. august.

For all grusproduksjon, herunder anlegget i Tyttebærvik, samme ordning som for anlegg, felleferie 14. juli - 2. august. Siste ferieuke etter nærmere avtale, men stort sett etter samme retningslinjer som for anleggs- og vedlikeholdsdriften.

Operasjon ferdigvegskart

TRIO FOR SLEGG, DISTOMAT OG TACHYMETER

Vegvesenet er så mangt. Etaten er etter hvert blitt mangslungen. Funksjonsdelingen har ført til en omfattende spesialisering. Det er et fåtall personer gitt å kjenne alle ansatte og ha oversikt over deres plass i systemet.

Ved grunnervvsseksjonen finner vi 3 mann som utelukkende driver med ferdigvegskartlegging. Disse karene fører et rastløst nomadeliv i sommerseongen. Når mai-sola begynner å tære på telen «kryper» de ut av vinterhiet ved

Tekniker Øystein Myrvoll og oppsynsmann Willy Pedersen leser av og noterer ned etter Tachymeteret



seg uhindret, vil gi negative utslag på mange måter, dette har lett for å ødelegge et godt samarbeid, og kan gjøre et mindre bra, dårligere. Både ledelsen og tjenestemennene må være behjelpelig med dette.

Martin Rognli

vegkontoret i Tromsø og hengir seg uhemmet til et vekslende friluftsliv. De trekker ikke i hus igjen før høststормene stiller i kø i Nord-Atlanteren. De har hele Troms fylke som arbeidsområde og er av dem innen etaten som må trekke størst vekslar på familielivet i sommerhalvåret.

Inneværende sommer kan de påtreffes langs riksvegnettet ledsaget av en aldersstegen Pick-up som lyder nummeret 514-20. De er lett kjennelige på utrustningen som omfatter det mest avanserte landmålingsutstyret vegvesenet i Troms disponerer. Spesielt bør nevnes Distomaten som er et optisk avstandsmående instrument. Dette er velegnet i forbindelse med presisjonspolyganering og raskt å betjene for erfarne folk.

Ferdigvegskartleggerne setter ikke så store spor etter seg i terrenget som mange andre i vegvesenet. Oppmerksomme trafikkanter vil imidlertid langs store deler av riksvegnettet legge merke til noen gule kuler, populært kalt appelsiner, som står med vekslende mellomrom et stykke fra vegkanten. Dette er grensemærker som angir grense mellom vegområdet og tilgrensede eiendommer, og det er ferdigvegskartleggerne som er ansvarlig for disse fargeglade elementene.

Det er neppe mange innen etaten som kommer i kontakt med så mange private grunneiere som dette teamet. Alle eiendommer må registreres i forbindelse med oppmålinga. Grenser må påvises. Grunneierne må oppspores. Dette er et svært vanskelig arbeid. Nøyaktighet er en absolutt nødvendighet.



Horisontering av instrumentet må til — Oppsynsmannssass. Willy Pedersen og Jan E. Strømseng

Målingene danner grunnlag for kartkonstruksjon og arealberegning for erstatningsoppgjør. Det er ikke bare en eller to mann som kontrollerer resultatet av dette arbeidet, nei, det er flere hundre hvert år! Er det noe grunneierne studerer med argusøyne i forbindelse med erstatningsoppjøret, så er det ferdigvegskartet! Konstateres feil som går i grunneierens disfavør gis det beskjed om dette. — Det skulle også bare mangle!

Vinterhalvåret medgår til bearbeiding av sommerens måleresultater. Nå skal det framstilles ferdigvegskart. Arealer skal beregnes enten ved bruk av EDB eller planimeter. Gamle nedstøvede ferdigvegnivellementer og anleggsprofiler fra «1800 og den tid» må studeres for beregning av gammel vegbredde. Erstatningsberegning og renteregning må til før arbeidet er ferdig.

Det er en del grunneiere som ikke uten videre forstår hvorfor de ikke kan få erstatningsoppgjør umiddelbart etter at oppmåling er foretatt. Problemet er at det er de samme karene som steller

med både oppmåling og kartkonstruksjon. Sommersesongen på våre breddegrader er kort og denne tida må utnyttes best mulig dersom vi skal kunne holde tritt med anleggsvirksomheten. Markarbeidet må gis høyeste prioritet. Innendørssystemer må henlegges til den mørke årstid. Det kan derfor gå et år og vel så det fra oppmåling er foretatt til alt er klart til å foreta erstatningsoppgjør.

Neste gang du ser et varselskilt om oppmåling, så slakk av på farten. Ser du en mange-kledd kar som står på grøftkanten og banker en meters kamstål ned i bakken med slegge, så — hils, i alle fall hvis det regner! — Husk at du har kjørt forbi en representant for en av de mest eksklusive grupper vi har i vegvesenet!

Vedstående montasje av «snap-shot» viser arbeidet i forbindelse med ferdigvegkartlegging på riksveg 825 i området ved Tovik-Tennevik i mai 1975.

KY

Denne karen sverger til den gamle gode slegga.



Apropos sykkel

Gang og sykkelbaner er i skuddet for tiden. Trafikken på våre viktigste veger er nå så stor at forholda begynner å bli uholdbare for de «mjuke» trafikantgrupper. Fotgjengere og syklistene utgjør en uhyggelig stor andel av trafikantene. Slik har det ikke alltid vært. Vegloven av 1912 inneholdt en egen paragraf om noe som benevnes «hjulryttere»:

§ 68

Hjulrytter (cyklist, velocipedrytter) skal, naar kjørende, ridende eller gaaende passerer, og i svinger hvor utsigten ikke er fri, samt paa broer og nedad bakke

sagtne farten og paa rimelig avstand gi signal (med klokke eller lignende).

Naar den kjørende eller ridende varsler, eller naar hans hest viser tegn til skræk, skal hjulrytteren stige av.

I skumring og mørke skal han føre lygte, som lyser den retning, hvorhen han farer, samt hyppig-gi signal.

Verden går framover, javel, — men man erindrer salig Bjørnstjerne som la følgende ord i Bergljots munn:

«KJØR SAGTE, THI VI KOMMER TIDS NOK FREM!»

Ky

Hva eier vegvesenet?

I vårt land har hovedregelen i moderne tid alltid vært at de grunnarealer som har vært benyttet til offentlig vegformål, også har vært offentlig eiendom. Utstrekningen av vegområdet har imidlertid variert opp gjennom tidene. Vi kan slå fast at ikke bare har bredden av selve vegbanen økt etter hvert som trafikken har forandret seg fra karjol til Mercedes. Også bredden av det beltet utenfor vegbanen som tilhører vegområdet har økt. Hovedsaken til dette av hensyn til brøyting og annet vedlikehold av vegen.

I forbindelse med grunnverv og erstatningsoppgjør pågår en stadig diskusjon om hvilken bredde det tidligere vegområdet hadde.

— Dette er nemlig avgjørende for utmåling av erstatningen. En er kjent

— EN KORT REDEGJØRELSE FOR TIDLIGERE OG NAVÆRENDE REGLER OM VEGOMRÅDETS UTSTREKNING.

med at særlig folk som arbeider i vedlikeholdet ofte blir stilt overfor de samme problemer i forbindelse med grøfterens og lignende langs eldre veger. — Derfor nedenstående redegjørelse.

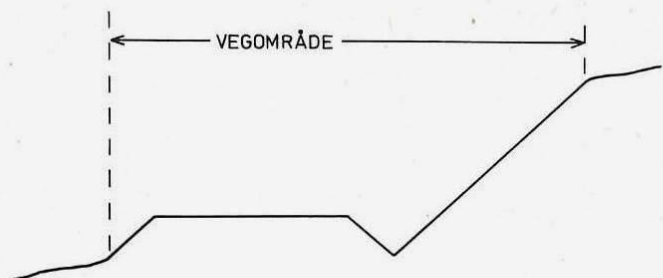
Det må først presiseres at tidspunkt for anlegg, eller siste utbedring, normalt vil være avgjørende for vegområdets utstrekning. At man ved senere lovendringer har fått nye regler, får selvfølgelig ingen innflytelse for eldre vegstrekninger når det gjelder dette spørsmålet. Det er gjeldende regler på tidspunktet for siste grunnverv, enten ved anlegg eller utbedring, som må legges til grunn.

1. Vegloven av 1851.

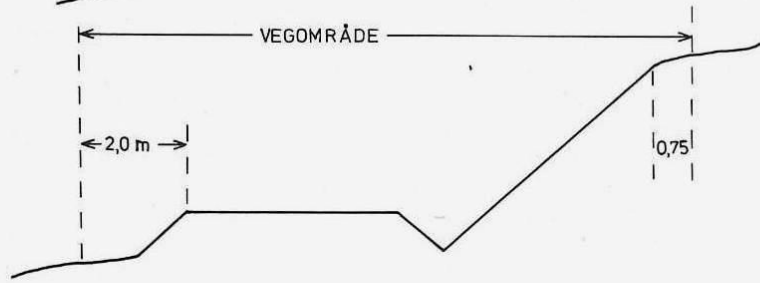
Den første vegloven som har interes-

VEGOMRÅDETS UTSTREKNING ETTER DE RESPEKTIVE VEGLOVER

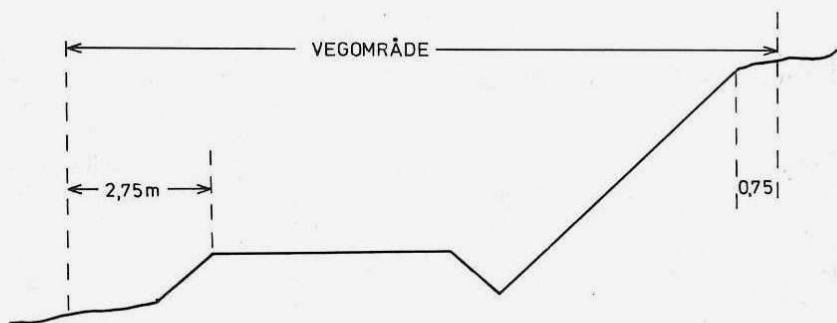
1851 - 1912



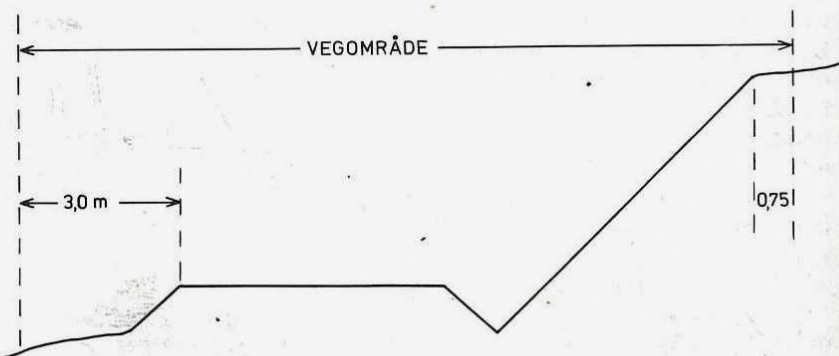
1912 - 38



1938 - 63



1964 -



se for oss i Troms, kom i 1851. Her heter det at «Hovedveie skulle være 8 Alen (5 m) og Bygdeveie 6 Alen (3,75 m) brede indenfor Grøfterne.» Fra denne hovedregel kunne imidlertid gjøres unntak. Viktig er å være klar over en annen bestemmelse som slår fast at «alle Veie skulle være forsynede med Grøfter, hvor saadanne ikke af Veibestyrelsen ansees uforholdne.» — Hovedregelen var altså at grøfter skulle anlegges. Det areal som grøfter og eventuelle skråninger la beslag på, hørte også med til vegområdet, og var som sådant vegvesenets eiendom.

Utenfor grøftkantene skulle vegvesenet ha disposisjonsrett over den såkalte «Alenbredden» (0,63 m), vesentlig for opplagring av grøftmasser. Tilstøtende grunneiere hadde imidlertid fortsatt eiendomsrett til denne «Alenbredden», dog med den begrensning at gjerde ikke måtte oppføres nærmere grøftkant enn 1 alen.

Dersom det ble anlagt veg med planeringsbredde 3,75 m og 1 meters grøfter på hver side, betyr dette at vegområdet hadde en bredde på $1,0 + 3,75 + 1,0 = 5,75$ meter. Minste bredde mellom gjerdene ville i dette tilfelle være $0,63 + 5,75 + 0,63 = 7,0$ meter.

2. Vegloven av 1912.

Vi fikk ny veglov i 1912, i bilismenes barndom. I denne loven finner vi ingen regler om hvor bred de ulike vegtyper skulle være. Imidlertid fastsatte amtveistyret nå hvilken bredde vegområdet skulle ha utenfor vegkantene. Hovedregelen er at vegområdet skulle ha en utstrekning på minst 2,0 meter ut til hver side av vegkantene. Ved anlegg av veg med 4 meters planeringsbredde ble veg-

området bredde således minst $2,0 + 4,0 + 2,0 = 8,0$ meter.

Hvor grøfter og skråninger gikk ut over denne minstebredden på 2,0 meter, strakk vegområdet seg ut til 0,75 meter fra grøftkant/fyllingsfot/skjæringstopp.

Hele dette vegområdet var vegvesenets eiendom. Gjerde kunne i følge bestemmelsene ikke settes nærmere vegkant enn 3,0 meter. Minsteavstand mellom gjerdene for en veg med planeringsbredde 4,0 meter ble således 10 meter.

3. Lovendringer av 1938.

Tiden gikk, og i 1938 ble det vedtatt en del endringer i vegloven. I Troms ble reglene for vegområdets utstrekning endret slik at minstebredden utenfor vegkant nå ble fastsatt til 2,75 meter. For en veg med planeringsbredde på 4,5 meter var vegområdets minstebredde $2,75 + 4,5 + 2,75 = 10,0$ meter.

Hvor grøfter og skråninger gikk ut over minstebredden, gjaldt fortsatt regelen om 0,75 meter ut fra grøftkant/fyllingsfot/skjæringstopp.

4. Veglov av 1963.

Vår någjeldende veglov trådte i kraft pr. 1. januar 1964. Vegområdets minste utstrekning er nå 3,0 meter utenfor vegkant. Med 5,0 meters planeringsbredde er vegområdets minstebredde $3,0 + 5,0 + 3,0 = 11,0$ meter.

Forøvrig gjelder fortsatt regelen om vegområdets utstrekning til 0,75 meter utenfor grøftkant/fyllingsfot/skjæringstopp.

Avgjørende for vegområdets utstrekning er således tidspunkt for anlegg/utbedring, og hvilken planeringsbredde

Nytt fra administrasjonen

VERNE- OG MILJØUTVALGET

har utvidet sitt mannskap. Driftssjef Gunnar Eigeland har tiltrådt utvalget og VMU har valgt Eigeland som formann. Det er imidlertid fortsatt vernelederen som skal utføre det daglige arbeid med vernetjenesten.

Den nye vernelederen, Svein Liland, overtok oppgaven som verneleder den 2. juni d. å.



Svein Liland - som nå har overtatt som verneleder

vegen hadde etter anlegg/utbedring. Dette er data som det kan være vanskelig å avgjøre i «terrenget». Hvor det er aktuelt, bør saken derfor undersøkes nærmere. Særlig for eldre vegstrekninger bør det utvises en viss forsiktighet f. eks. i forbindelse med opprensning av grøfter.

Ky

NYE KONTORLOKALER

Vegadministrasjonen forbereder seg nå på flytting av hovedstaben ved vegkontoret til Maskin A/S K. Lunds nybygg i Skippergt. 35-37 hvor planavdelingen allerede en tid har vært etablert.

Det har vært med dette bygget som med de fleste andre nybygg, innspurten går ikke riktig etter planen og flyttingen vil først skje omkring 1. september d. å., da vil alle vegkontorets avdelinger være samlet under samme tak.

ANSETTELSE UTEDRIFTEN

Til 10 ledige stillinger i vedlikeholdsdriften hadde det ved søknadsfristens utløp meldt seg 177 søkere. Noen av disse representerte ønsket om å bli overført fra anleggsdriften.

Inntaksrådet kom i møte den 12. juni d. å. til enighet om å ta inn disse:

Vedlikeholdsområde 1.

Gisle M. Storhaug, Sørvik
Gullik Langstrand, Ånstad
Roald Rasmussen, Lundenes

Vedlikeholdsområde 3.

Hermod Johnsen, Aspelund,
(fra anlegg)
Erling Pedersen, Trollvik
(fra anlegg)
Kjell Johnsen, Aspelund

Vedlikeholdsområde 4.

Sigfred Jakobsen, Bryggerhaug
(fra anlegg)
Eldor Hansen, Storfosshei
Eldor Østerås, Storsteinnes
(fra anlegg)
Ivar Henriksen, Storsteinnes

ANSETTELSE VEGKONTORET

Helene Lockertsen og Mari Bakke er tiltrådt som kontorassistenter.

Vår mest upopulære jobb ?

Er det noen som vil gjette på hvor mange brev vegkontoret i Troms fikk i 1974?

Ikke det! Vel det ble ca. 9000 brev.

Uten å vite det med sikkerhet, vil en anta at ca. 1/3 av disse dreier seg om avkjørselssaker og dispensasjonssaker. Dette synes å harmonere bra med at vi i 1974 behandlet anslagsvis 1000 slike enkeltsaker, og at hver sak i gjennomsnitt medførte 3 journaliserte brev.

Det er ikke tvil om at dette saksområdet er et av de mest omfattende vi har, og uten tvil det felt hvor vi har den største kontaktflate med publikum. Det er vel også på dette feltet vi blir oftest utsatt for kritikk og press. Vi har på denne bakgrunn funnet det riktig å gi litt informasjon om dette emnet gjennom Vegstikka. Dette gjør vi av to grunner:

For det første kan jo den enkelte tjenestemann selv komme i den situasjon at han er avkjørselssøker eller har byggeplaner som kommer innenfor byggegrensene.

For det andre regner vi med at vi alle kan bli kryssforhørt av naboer og kjente og stilt til ansvar for etatens ofte upopulære avgjørelser.

Hvorfor er forresten etaten så streng på dette feltet?

I løpet av de siste 4 år er over 1000 barn mellom 0 og 7 år skadet eller drept ved trafikkulykker i Norge. Skremmende tall, ikke sant? Undersøkelser som er foretatt av Transportøkonomisk institutt har vist at barn i randbebyggelse er opptil 8 ganger mer utsatt for å bli invalid eller drept ved trafikkulykker enn de som bor i godt regulerte boligområder. «Den strenge linje» som vi fører i disse saker er forøvrig ikke noe vi «har suget av eget bryst». F. eks. har Stortingets

samferdselskomité. i en innstilling i mai 1971 bl.a. skrevet:

«Komiteen vil også legge stor vekt på avkjørselsreguleringen og at det blir ført en konsekvent og stram linje for i størst mulig utstrekning å unngå randbebyggelse med enkeltvis avkjørsler til de tilstøtende eiendommer».

I et foredrag på Fylkeslandbruksstyrets Tjenestemannskurs sa sekretæren i Troms Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg, avdelingsingeniør John Arild Jenssen bl. a. dette om avkjørsler:

«Vegen tjener mange formål som kommunikasjonsåre. På flere måter kommer disse i motsetningsforhold til hverandre. All trafikk vil hurtigst, lettest, mest behagelig, sikrest og billigst frem. Når trafikk av ulike slag benytter samme ferdelsåre, vil enkelte trafikanters ønsker strides p. g. a. ulike befordringsmidlers hastighet, krav til plass osv. Ofte vil det også oppstå konflikter som en følge av gjennomgangstrafikkens og lokaltrafikkens ulike karakter og interesser. Det er mulig å skille trafikantene i separerte system av ferdelsårer. Slike idealløsninger er kostbare, men blir mer og mer påkrevet ettersom trafikken øker.

Her i landet har vi i stigende grad blitt stilt ovenfor disse problemene. En riksveg blir anlagt, ofte med meget høy geometrisk standard, og den almene reaksjon på vegen er god. Etter en tid skjer det som er velkjent også fra utlandet, at vegen langsomt, men sikkert «gror igjen» med bebyggelse og ulike foretagender. Det skaper økt lokal trafikk og økt antall konfliktpunkter. Ikke bare øker trafikkmengden, men vegens transportfunksjoner blir flere og mere uensartet. Faren for ulykker øker, hastigheten må reduseres og de funksjoner

Småplukk fra vegkontorets arkiv

FOR 100 AR SIDEN

April 1875: Måneden åpner med følgende «cirkulære» fra Veidirektør Hans H. Krag:

«På grund af flere indtrufne Tilfælde bringes herved i Erindring Cirkulæret af 28de Novbr. 1867, hvorefter det kgl. Indre Departement har forlangt at vedkommende Arbeidsbestyrere skulle betimeligen meddele Underretninger om formodede Overskridelser ved Veianlæ-

gene og indkomme med Betænkning om mulige Reductioner heri.» Så hermed være våre anleggsbestyrere o. a. på minnet.

Mai 1875: Vi registrerer visse vansker med å skaffe arbeidskraft til veganleggene, spesielt i Finnmark som jo også ble bestyrt fra Tromsø dengang. En Syvert Holmvik skriver bl. a. fra Ber-

vegen opprinnelig var tiltenkt kommer i bakgrunnen.

Samfunnet har ikke økonomisk evne til full utbygging av totalt differensierte trafikkårer, og det er vel neppe alle steder behov for det ennå. Men den økte levestandard og stigende motoriseringsgrad krever differensierende og sikkerhetsfremmende tiltak.

Vi ser således at vegens potensial som kommunikasjonsledd er stort. Vegen mellom tettstedene virker i dag som en «magnet» på bebyggelsen, og vi får sporadisk randbebyggelse og kjernebygninger langs tracéen.

En lett adkomst til vegen gir lokalbefolkningen store fordeler, men vi skal heller ikke glemme at ulempene er mange. Dette gjelder ikke bare for gjennomgangstrafikken, men som kjent også for lokaltrafikken og miljøet langs vegen i sin alminnelighet.

For gjennomgangstrafikken vil et økende antall konfliktpunkter (avkjørsler) bety større og større tidstap, enten dette er manifestert i påbudte hastighetsbegrensninger eller ikke. Dessuten vil kjørernes stress øke under slike omstendigheter.

Sannsynligvis vil en få et økt antall ulykker med økende antall konfliktpunkter. Dette blir en belastning for alle parter, kanskje blir befolkningen langs tracéen mest berørt.

Det kan være vanskelig å hindre at ulike trafikant-kategorier blandes ubeskyttet sammen på en veg som kanskje er den hovedåren som muliggjør kontakt, og som er bindeleddet mellom folk!»

Troms fylkes Trafikksikkerhetsutvalg utgir forøvrig i disse dager en trykksak med tittelen «Om bomiljø, spredt bebyggelse og trafikksikkerhet».

Vi synes dette er såvidt sentralt stoff for vegvesenets virksomhet og ansikt utad, at vi tar sikte på å sakse en del stoff derfra i de kommende nummer av Vegstikka.

levåg: «Jeg har brukt min største Flid for at faa hverve saa mange Folk som mulig, men ikke mere end 4 Mænd har lovet sig indskrive.»

Og oppsynsmann Østlyngen telegraferer slik fra Vardø:

«Tygen, Tromsø. Hvormange folk ennu uvidende. Ingen beslutning med nogen — faa folk uden reise godtgjørelse.»

Vår venn Tygen så seg etter dette nødt til å beklage seg overfor Veidirektøren og veidirektør Hans H. Krag har da trøstet Tygen med at situasjonen er noenlunde lik over hele landet — «det har her sønderfjelds i Almindelighet været særdeles gode Tider, hvorfor Arbeidsstyrken hverken i Vei- eller Jernbanevæsenet paa langt nær har været stor nok. Veiarbeidsdriften har derfor ikke kunnet fremmes med den Hurtighed, som ønskeligt havde været, og hvortil Bevilgningene har givet Adgang.»

Et unntak synes å være for Trøndelagsdistriktene — en oberstløytnant Lossius får i oppdrag ved oppslag i det strøket å reklamere for arbeide i Finnmark med bl.a. «fri reise frem og tilbake samt 60 Skill. pr. Dag i kostpenge paa Opreisen og 30 Skill. pr. Dag paa Nedreisen».

Og fri reise innebar fri «Dæksplads paa Dampskib.»

Det følger nå adskillig korrespondanse fra arbeidssøkere i Trøndelag-Dovre traktene med nærmere forespørsel om dette og hint og alle synes å få behørig og lokkende svar. Og ordene er de samme som i dag — når vi leser kunngjøring om ledige stillinger i utkantstrøk — det lokkes jo med naturherligheter — som dette telegram:

«Til Johannes Brækken, Støren. Akkordformand fire Skilling for egne og hver Arbeiders Dagsverk i hans Akkord.

Indestaar forøvrigt god Fortjeneste. Efter Forlydende udmerket Fiske.»

Og betingelser ble også stilt — som her: «Tygen, Tromsø. Haves Brug for mig Veiarbeide Varanger? Isaafall fri Reise mig, Kone, en Mand. Jonas Aasberg.»

Juni 1875: Frakt av dynamitt var ingen enkel sak i de dager. Rutebåtene langs kysten tar ikke med den slags — det foreslås i brev bl. a. å underhandle med jækteskipperne om transport. Oppsynsmann Joramo, som vi husker fra forrige nr. av «Vegstikka», var litt av en luring, han løser i et brev til ingeniør Tygen, problemet slik:

«Den omhandlede Dynamitt forhørte jeg om i Throndhjem, men kunde for nærværende ikke finde noen Anledning for at faa den sendt. Derimod troede Bakke at han skulle finde den, men aldeles sikkert kunde han ikke laave det. Krudt var ikke nævnt paa den Skrivelse jeg fik og faldt det mig saaledes ikke ind at rekvirere noget — skjönt dette har vist været det beste Midel til ogsaa at faa Dynamit, da muligens det Hele har gaaet under navn av Krudt, thi Krudt kan man som Dere ved sende med Dampskibet. Dersom De rekvirerer Krudt maa De ogsaa bede ham at, vist det er mulig, at han da ogsaa sender den betingede Dynamit, saa troer jeg at han sender det Hele under navn af Krudt.»

FOR 50 AR SIDEN

April 1925: Salangsdalen (Lundli) bru påbegynnes — det rapporteres om vanskeligheter med fundamenteringen — arbeidet med denne brua forutsettes å vare lenge — jernbaneoverbygningen forlanges levert innen januar 1926.

Og at denne bruforbindingen er vik-

tig, det vitner annen korrespondanse i april 1925 om. Det er spørsmål om etablering av bilruter mellom Herjangen (v/Bjerkvik) og Salangsdalen, men det står ikke bare om brua — vejen trenger tydeligvis også forbedringer — hør bare hva overingeniøren i Troms underretter overingeniøren i Nordland om:

«Det gjenstaaende ufærdige veistykke mellom Kolbanskar og Kollen i Salangsdalen vil da være ca. 3,5 km. Imidlertid kan den gamle vei i Salangsdalen delvis benyttes paa dette parti saaledes at den strækning som foreløbig maa tilbakelægges tilfots kun blir ca. 2,0 km. Dette stykke er til nød kjørbart med motorcykel med sidevogn (dog uten passager i vognen)».

Overingeniøren skriver tilslutt at vejen neppe vil være ferdig før tidligst høsten 1926.

Ellers ser vi i april at Gerhard Lauritsen, Kilbotn ved Harstad, ansettes som vegvokter med årlig arbeidstid på 115 dager og lønn kr. 6,— pr. dag for 8 timers dag. Instruks og redskaper vil han få overlevert fra den avgåtte vegvokter, står det.

Mai 1925: Nå skal det bli fart i ferjeforbindelsen over Målselva — det er anskaffet motor til ferjen.

«Hr. Sverre Nilsen jr., Oslo.

Motor for ferge over Maalselven.

Med Veidirektørens skrivelse av 29. april 1925 er mottatt Deres regning av 27. s. m. Beløpet kr. 1.730,87 sendes vedlagt, tilligemed regningen som bedes tilbakesendt i kvittert stand.

Samtidig bedes sendt yderligere 1 eksemplar av prospektet over motoren, kaldet «Jeg kommer først for jeg har en Sleipner», samt forskrift for impulsstarteren og monteringen».

Vi har vegvokteransettelser i mai også — Rasmus Fredriksen, Vangsvik

ansettes som vegvokter på vegstrekningen Vangsvik-Vikeelven og Lillevassmyr-Torsli. Årlig arbeidstid 110 dager og lønn kr. 8,— pr. dag á 8 timer.

Det hersker øyensynlig bekymring over tilstanden for bruene mellom Alteidet og fylkesgrensen og fylkesmannen anmodes om å foranledige utferdiget midlertidige regler angivende benyttelse av bruene og at disse reglene ble kunngjort ved oppslag på begge sider av hver bru samt på de nærmeste gårder i Troms og Finnmark fylker. Det heter i brevet bl.a. «Broene bør ikke utsættes for større belastning end 600 kg pr. aksel eller slæde. Over broene bør ikke kjøres med større hastighet end tilsvarende 5 km i timen, liksom flere kjøretøier ikke samtidig bør passere noen av broene. Militære avdelinger og anden større samling mennesker, som skal over broene, maa gaa i utakt og ikke i bredere formasjon end 2 geledder med rummelig avstand mellom hver mand», og tilslutt «Det bemerkes at det først iaar vil komme motorvogn på denne veistrækning. Chaufføren vil foreløpig herfra gjennom vegvokteren bli gjort bekjent med ovenstaaende».

Og den 30. mai ses sendt 12 stk. plakater til vegvokter Arthur Eliassen, Alteidet med anmodning om å slå disse opp på høvelige steder.

Juni 1925: Det skrives dette brev til fylkesmannen om kjøring med motorvogn på bygdeveger:

«Ved fylkesveistyrets beslutning av 3. mai 1920 blev endel bygdeveier på nærmere angivne vilkaar aapnet for kjøring med motorvogn.

Da det efter den tid er færdigbygget og avlevert flere bygdeveier, bør der tæs bestemmelse om hvorvidt og i tilfælde paa hvilke betingelser disse skal aapnes for automobiltrafik. Jeg har

Stiming av stikkrenner

har i vinter vært kilde til et par alvorlige ulykker.

Stimrøret har ofte en tendens til å

sette seg fast og under uttrekk har så koplingen mellom rør og slange røket, resultatet — alvorlige forbrenninger.



Øivind Enoksen i Kvænangen demonstrerer sikkert koplingsystem for verneutvalget

i den anledning under 17. februar 1925 tilskrevet alle vedkommende formandskaper med anmodning om at æske herredsstyrenes uttalelse. Samtidig meddelte jeg at jeg aktet at foreslaa for fylkesveistyret at den tidligere fastsatte maksimalhastighet, 15 km pr. time, blev forhøiet til 25 km pr. time og at automobilkjøring i teeløsningen skulde være forbudt paa alle bygdeveier.

Som det vil sees av de hermed følgende dokumenter, har omtrent alle herredsstyrene som har avgitt uttalelse, stillet sig velvillig. Trondenes kan dog ikke anbefale større hastighet end 15 km pr. time og Tranøy kan ikke anbefale

automobiltrafikk tillatt før en noget større del av det planlagte veinet i herredet er fuldført, liksom Dyrøy ønsker tilladelsen git paa betingelse av at vedkommende bileiere aarlig betaler en rimelig avgift til kommunekassen. De fleste herredsstyrene uttaler sig for at automobilkjøring i teeløsningen skal være forbudt.»

Men tross disse betenkeligheter anbefaler overingeniøren at maksimalhastigheten forhøyes til 25 km pr. time.

Akk, ja dette kan vi jo ta med oss i betraktningene nå foran sommerens radarkontroller.

Regnskapsrapportene og regningene

fyller opp — det skal være sikkert og visst.

Men av og til tømmer vi lagret — 1 gang hvert halvår skjer det —.

Her holder regnskapslederen, Ole Sandvik, opptelling av årgang 1974, siste halvår, 13 kasser i alt, før avreisen til Riksrevisjonen.

Men dette er ikke alt — en del rapportmateriale blir også oppbevart her.



Martin Johansen - koplingen må være i orden.

Nå er stimingssesongen forbi for denne gang, men det skader ikke allerede nå å ta en kontroll på utstyret, forvise seg om at koplingene er forsvarlige, at de kan låses sikkert av. Det kan være flere metoder som er like bra, en er bruk av høytrykksklemmer som anført i vegsjefens rundskriv nr. 44 av 16. april d. å. hvor søkelyset er rettet mot slike ulykker.

Og husk, koplingene må være sikker mot vridning og rykk, påkjenninger som dette utstyret er særlig utsatt for.



Endret arbeidstid

I VEGARBEIDSDRIFTEN I TROMS

Etter anmodning fra Tillitsmannsutvalget ble det den 30. juni 1975 besluttet at vi fra og med fredag 1. august skal gå over til bare å ha en daglig spisepause. Denne blir fra kl. 11.00 til kl. 11.30. Arbeidstiden blir dermed fra kl. 07.00 til kl. 16.00. Ordningen gjelder samtlige i driften.

Vi gratulerer

Med 50-års dag

Einar Hansen, Bolla, Hamnvik	28/5
Hans Richardsen, Kvaløysletta	1/6

Og med 60-års-dag

Einar Kalusen, Meistervik	9/4
Odleif Kristiansen, Ervik, Harstad	19/4
Jens Rasmussen, Skibotn	19/5
Hedley E. Hansen, Kvaløyseltda	2/6
Paul Hansen, Vannahamre	7/6
Sverre Helgemo, Seljelvnes	7/6
Rolf Engenes, Kvaløysletta	13/6

Veg-sport

Det har også i år vært en viss aktivitet av VEG's medlemmer i åpne skirenn. Først og fremst har det vært deltaking i de ulike tur-renn som Troms fylke etterhvert har fått mange av. VEG har hatt startende i VARDEN RUNDT, FJELLRENNET i Tromsø, HINNØYLØPET, VAKKERHUMPRENNET, KISTEFOSRENNET, REISTADLØPET, tilsammen var det 15 av våre ute i løypene. I Reistadløpet hadde vi 6 startende i år — alle disse fikk hederlige plasseringer med Olav Nilsen, Harstad, som den beste — 2. plass i sin klasse. Ellers har vi merket oss 3. plass til Johan Filseth i VARDEN RUNDT.

Idrettslaget vårt bør inspirere større interesse for slike turarrangement. Som et ledd i dette vil vi foreslå å legge neste

års VM til Setermoen på lørdagen før Reistadløpet. En slik kombinasjon bør gi både praktiske og sosiale fordeler.

I ulike bedriftsrenn har VEG kunnet registrere 12 starter i ulike renn, av resultatene her kan vi jo fremheve JUMBOPLASSEN I STAFETT!

Så ser vi litt på våre egne arrangement siste sesong:

VEGMESTERSKAPET

PÅ SKI 1975

Dette mesterskapet ble avvikla på Setermoen lørdag 15. mars.

Av 55 påmeldte stilte 39 til start. Det moderate oppmøte skyldtes kanskje de dystre værutsiktene. Manglende trening eller spesisalski burde i alle fall ikke være årsaken for å utebli i VM. Det er å ta idretten for alvorlig. Det sosiale samværet teller minst like mye som den sportslige kappestrid. Men om manglende oppslutning skyldtes dårlig arrangement står arrangøren åpen for kritikk og nye forslag.

Vi gjør oppmerksom på at ektefeller også kan delta.

Rennet foregikk i ei ca. 5 km lang løype og tross dårlig vær og føreforhold ble det bra resultater.

Som avslutning ble det foretatt premieutdeling og enkel servering på Bardu Gjestgiveri.

Resultater:

I resultatlista er det gitt 10 sek. fradrag pr. fylte år over 35. Denne utregninga vil heretter bare bli brukt ved utregning av bestemann og lagkonkurranser.

Etter kontrollregning av de først opplyste resultater er dette noen av de beste plasseringene:

Kvinner 43 - 50 år

1. Erna Nilsen, Harstad 31,43 min.

Menn 0 - 25 år

1. Øystein Giæver, Vegkontoret 23,49 min.

Menn 26 - 35 år

1. Johan Filseth, Vegkontoret 19,20 »
 Sevald Storbakk, Nordkjosbotn 21,16 »
 3. Odd Sæter, Vedl. 2 21,32 »
 4. Ole W. Hansen, Vedl.h. 8 21,47 »
 5. Eilif Markussen, Vedl.h. 1 23,52 »
 6. Bjørnar Johansen, Vegktr. 24,34 »

Menn 36 - 42 år

1. Ernst Hansen, Vedl.h. 2 20,49 min.
 2. Sigmund Ingebrigtsen, Vedl.h. 3 21,08 »
 3. Harry Pettersen, Vedl.h. 1 21,21 »
 4. Tor Stenseth, Anl. 5 21,23 »
 5. Ingolf Moan, Vegkontoret 22,44 »
 6. Terje Øvergård, Anl. 4 23,04 »

Menn 43 - 50 år

1. Rolf Eriksen, Anl. 8 19,54 min.
 2. Arne Nilsen, Vegsentr. Harstad 21,31 »
 3. Birger Sivertsen, Nordkjosbotn 21,52 »
 4. Finn Mathiassen, Harstad 22,30 »
 5. Oddvar Skogstad, Vedl.h. 2 23,33 »
 6. Erik Broderstad, Vedl.h. 3 25,09 »

Menn 51 - 55 år

1. Karl Skogstad, Anl. 4 26,10 min.

Menn 56 - 60 år

1. Olav Nilsen, Vedl.h. 1 19,57 min.
 2. Oddleif Skogstad, Vedl.h. 5 24,17 »
 3. Simon Sletten, Bardu vegsentr. 26,03 »
 4. Edvard Henriksen, Vedl.h. 3 26,20 »

Menn over 61 år

1. Hilmar Holmestrand, Vedl.h. 5 23,48 min.
 2. Olav Solvang, Vedl.h. 3 27,11 »

Olav Solvang - eldste deltaker i år.



Beste tremannslag - Harry Pettersen, Eilif Markussen og Olav Nilsen fra vedlikeholdsområde 1.

3-mannslag

1. Vedlikeholdsmr.	1.05.10
2. Vegkontoret	1.05.53
3. Vedlikeholdsomr. 2	1.05.54
4. Vegsentralen, Nordkjosbotn	1.06.34
5. Vedlikeholdsomr. 3	1.12.37
6. Vedlikeholdsomr. 5	1.15.04
7. Anleggsomr. 8	1.18.48

VEGKONTORETS SKIRENN

Formannen i skigruppa Kjell Kvåle har ordet:

Kontorskirennnet vart arrangert i to omgangar, 20. mars og 11. april. I det første arrangementet var det 41 deltakarar til idealtidsløp i våt nysnø. Nytt av året var hopprenn med noko uklare konkurransereglar og truleg også uklare lengdedommar. I alle fall vart ingen av

deltakarne gitt dårlegare lengde enn 20 m. Av dei 16 deltakarane var det nok mange som fekk personlege rekordar.

11. april var det oppsamlingsheat med 18 deltakarar i idealtidsløp. Dessutan vart det arrangert 3 x 3 km stafett. Avdeling Skippergata stilte 5 lag, medan den dorse flokken på Fylkesbygget måtte få hjelp av Grunnskoleseksjonen for å stille 2 lag. Det kjem vel med at dei snart er under same tak og får del i det unge og dynamiske miljøet.

Skifest med premieutdeling etc. vart avvikla 25. april på Robukta.

De beste frå resultatlista:

Idealtidsløp:

1. Anne Isaksen, Else Marie Olsen, Jostein Rinbø, Inge Iversen og Svein Johansen — alle 1 sek. avvik.

Racerløp — menn:

1. Johan Filseth	13,38 min.
2. Jan Indseth	15,58 »
3. Bjarne Otterdal	16,38 »

Racerløp — kvinner

1. Else Marie Olsen	20,25 min.
2. Margit Pedersen	23,49 »

Hopp

- stående: 1. Svein Liland 24,92 m
 — med ryggsekk: 1. Bjørnar Johansen 24,01 m
 — med dristighet: 1. Jan Indseth 25,06 m

Stafett

1. Grunnseksjonen (Strømseng, Myrvoll, Otterdal)	34,20 min.
2. Veg-mix (Moan, W. Pedersen, A. Nilsen)	35,53 min
3. 83 (Indseth, Nyheim, H. Fossbakk)	36,23 min.
4. Trafikk-mix (J. Larsen, Kvåle, B. Johansen)	37,23 min.
5. Kaperdalen (T.O. Johansen, O.J. Olsen, Martinsen)	39,43 min.
6. Geotekn. (Danielsen, E.M. Olsen, Skogstad)	40,02 min
7. Maskin (Berntsen, S. Johansen, J. Hansen)	41,24 min.

MINIATYRSKYTING

Nå er skytesesongen for lengst avsluttet for denne gang og innen bedriftskonkurransene har «VEG» markert seg med mange fine plasseringer — men vi Pass opp - dette er skarpskyttere -
 Fra v.: Sylvi Bavda, Anna Josefsen, Helene Emaus og Margit Pedersen.



vet at «Veg» har flere gode skyttere som ikke har deltatt — så meld dere på til neste dyst!

Denne sesong har damelaget gjort et stort varp. Ikke mindre enn 3 vandrepokalene har de nå klart å få andel i. Tidligere har det vært Tele's lag som har stukket av med de fleste — inntil nå da!

Og i de individuelle konkurransene har de stukket av med ikke mindre enn 11 førsteplasser denne sesongen — Anna Josefsen 4 — Sylvi Bavda og Helene Emaus 3 hver og Margit Pedersen 1.

Bjarne Otterdal er den av herrerne som har gjort det skarpest på premielistene i år, 2 førsteplasser, mens Viktor Eriksen og Ole J. Olsen har tatt 1 hver

VEGMESTERSKAPET

I det årlige «vegmesterskapet» var det deltakere fra Nordkjosbotn, Bardu, Finnsnes og Tromsø, men vi savnet Harstad denne gang.

Tilsammen deltok 45 herrer og 4 damer.

Her er de beste:

Herrer:

1. Ole J. Olsen, Tromsø	135
2. S Aho, Nordkjosbotn	134
3. Rolf Lunde, Bardu	134
4. Paul Jernberg, Nordkjosbotn	134
5. Oddbjørn Heimly, Nordkjosbotn	134
6. R. Bakkevoll, Nordkjosbotn	133

Damer:

1. Anna Josefsen, Tromsø	82
2. Sylvi Bavda, Tromsø	80
3. Margit Pedersen, Tromsø	75

Vandrepokalene gikk dermed til Ole J. Olsen og Anna Josefsen.

Mellom de forskjellige avdelingene på kontoret har det også vært konkurrert om to vandrepokalene.

Og denne konkurransen endte slik:

Herrer:

1. Grunnseksjonen v/Jan-Erik Strømseng/Bjarne Otterdal og Viktor Eriksen.
2. Plan I
3. Regnskapsavdelingen
4. Plan II
5. Vedlikeholdsavdelingen
6. Maskinavdelingen
7. Plan III

Damer:

1. Regnskapsavdelingen v/Sylvi Bavda/Helene Emaus
2. Skrivestua
3. Bokholderiet

LIVBÅTKAPPROING

Med trælene i nevene i frisk erindring fra fjorårets livbåtkapring og med kvinneåret trygt i ryggen, kastet våre damer seg ut i intens trening for den store tradisjonelle dysten 7. juni — Redningsselskapets dag.

Og stor innsats, det fosset om baugen, og det haddé visst ikke arrangørene ventet, for ved vending ble det klabb og babb med et herrelag, vi tør mene at bronseplassen, ja kanskje sølvet, gikk tapt. Nå endte de på en fjerdeplass — som ifjor.

Usatt — fin prestasjon.

Og de som stod for det var Gunn Wæraas — Margit Pedersen — Gunn Johansen — Sollaug Ingebrigtsen —

Anne Isaksen — Helene Lockertsen og Hermod «Cox» Johansen.

Og hvor ble det forresten av herrelaget vårt?



Mens vi venter

«Få opp farten nå»



Arbeidslederens

5 minutters verneprat

Alle arbeidsledere som har med folk å gjøre som arbeider med håndtering av gods må få en hel del erfaring om ryggskader, deres hyppighet og alvorgrad. Han vet — som arbeidslederen her — at det som oftest er gal løftemåte som er årsaken. Og derfor tar han nå spørsmålet opp med sine folk, og han må ha rett i, at han har gjort dem en stor tjeneste, hvis han dermed har lært dem å løfte på riktig måte for fremtiden.

Men det er all grunn til også å minne om at riktig stilling, riktig holdning ellers er viktig, og at det gjelder å unngå plutselige og voldsomme vridninger før og under et grep. Den kompliserte ryggmekanisme kan meget lett komme i ulage. Dette skal man være oppmerksom på. Og man skal alltid ta seg tid til å tenke seg om. Det sparer tid og lidelser.

R. Bl.



Evnen til å holde oss og å bevege oss opprett på våre to føtter må vi iblant betale for med sykdommer eller smerter i ryggen. Men, så vidt en vet, gjelder dette vesentlig mennesker; ikke dyr. Kanskje finner en forklaringen i følgende.

Hos hesten, kua eller hunden kan en si at ryggraden bæres oppe av et par ben i hver ende, som en bjelke som er festet til f.eks. en sagbukk. En slik bjelke har betydelig bæreevne p.g.a. sitt samarbeide med sagbukkene. Men ta så bort en av sagbukkene, da skal den andre sagbukken være temmelig godt festet i sitt underlag, hvis den ikke skal velte over ende p.g.a. bjelkens tyngde.

Slik kan en si det er med vår ryggrad,

den bæres opp bare i den ene enden av bena, når vi ikke beveger oss på «alle fire» som «hest» for guttungen vår. Og i den stillingen kan vi nok klare en temmelig viktig plugg nokså lenge. Verre blir det å komme opp med gutten på ryggen. Især om man har fått ham overskrevet på skuldrene. Prøver vi å komme opp da, uten først å komme ned i knebøystilling, slik at leggmusklene kan overta arbeidet, så kan det resultere i en forstrekning som lett kan medføre at vi må holde oss liggende på ryggen i et par uker eller mer. Musklene og senene som holder ryggvirvlene på plass i ryggsøylen er nemlig ikke beregnet for den slags påkjenninger. Derrikraner er bygget for den slags påkjenninger, men ikke ryggraden.

En bør vel kunne gå ut fra at de fleste en eller annen gang er blitt belært om at man ikke bør prøve å løfte en last fra gulvet ved å bøye seg fram og opp i hofteløddet. Men det bør egentlig være innlysende for enhver som gir seg tid til å tenke seg om, at det må være bedre å la benmuskulene gjøre arbeidet. Når så mange likevel velger den uriktige løftemåte, så kan det bl.a. skyldes vaner ervervet som barn. Bare se på den lille pjokken som nettopp er i ferd med å lære å gå. Når han vil reise seg går han gjerne først opp på «alle fire», så løfter han baken opp på rette ben før han endelig reiser seg ved å støte fra med armene. Til slutt har han lært seg å komme opp bare ved å rette seg opp. Og så vil han gjerne løfte på samme måte. Han har skaffet seg n uvane.

Dårlig vane er vond å vende. Å skaffe seg av med den betyr anstrengelser for å erstatte den med bedre vaner. Men det er dessverre ikke tilstrekkelig å ha innsett at annen måte å handle på er bedre. Man må trene seg opp, øve inn den bedre vane inntil den sitter for godt, inntil musklene er øvet opp i å utføre arbeidet.

En må øve seg opp inntil en automatisk, uten å tenke over det, velger den riktige arbeidsmåte. Men pass på. Gamle uvaner har lett for å snike seg inn igjen.

Kanskje synes man at dette låter da svært brysomt. Ja, men resultatet er bryet verdt. Riktignok skyldes ikke alle ryggskader gal eller for tung løfting, men det synes som de fleste har noe med det å gjøre. Svak eller vond rygg er en av de alminneligste plager, mer jo eldre man blir.

Ryggskader hører til de skader som volder legeme best bry, både når det gjelder diagnosen og kuren. Total helbredelse lar seg vanskelig oppnå. De er

stående diskusjonstema blant leger.

Når en tenker på ryggradens kompliserte oppbygging blir det kanskje lettere å forstå at en til å begynne med tilsynelatende ubetydelig smerte i ryggen senere kan bli så overordentlig pinefull.

Ryggmargen går inne i ryggraden beskyttet av ryggvirvlene. Mellom hvert virvelpar finnes en tynn bruskskive til hjelp for den innbyrdes bevegelse. Det hele holdes på plass av muskler og sener. Og langs hele ryggraden trenger utallige nervetråder som grener på en buskstamme.

Hvis man utsetter ryggen for overbelastning, så kan muskler og sener gi så meget etter at en ryggvirvel glir ut av plass iallfall så meget at noen av nervene kommer i klemme. Det kan gå betennelse i dem og da er man virkelig ille ute. Hvis det treffer seg slik at det gjelder den ene — eller ennå verre — begge hovednervene langs benet, kan smertene løpe langs benet helt ned til foten. Dette gjelder isjiasnervene. Dette er isjias.

Hvis nå denne lille legmannstale har hjulpet noen av dere til en bedre forståelse av viktigheten av å unngå å overanstrenge ryggen, så har jeg gjort dere en stor tjeneste, uten skår i noens yteevne. Alle som er i rimelig god form kan løfte alt det som hans benmuskler kan overkomme uten fare for skade, hvis han velger den riktige måte å gjøre det på.

Det er i virkeligheten meget enkelt. Sett bena slik at du holder god balanse, bøy ned i knærne og hold ryggen rett. Løft så ved å rette deg opp i knærne, strekke bena. Er gjenstanden for tung for denne fremgangsmåte, så søker du hjelp. Da er det en to-mannsjobb. Prøv ikke å være en Samson.

Ta vare på ryggen. Tren den opp. Bruk riktig løftemåte.

Vi
ønsker alle
en
riktig god ferie



BRUK HJELM

Fornuften sies å sitte i hjernen – i hodet – som oftest er øverst på kroppen.

Hodet er derfor den kroppsdel som er mest utsatt for fallende gjenstander.

Hjernen – fornuftens sete – er omgitt av en forholdsvis tynn kapsel av bensubstans. Fordi mennesket ansees utstyrt med mer fornuft enn dyrene, har naturen ment at en slik kapsel burde klare seg.

Man går ut fra at fornuftige mennesker vil sørge for å bruke hjelm til ytterligere vern når de arbeider på steder hvor det er fare for fallende gjenstander eller hvor det er lett å støte bort i noe med hodet.

På bygge- og anleggsplasser er nettopp dette tilfelle. Det forekommer hyppig hodeskader i dette yrket, og det later til at vi ikke bruker den fornuft naturen har utstyrt oss med.

Hvorfor skal man bruke hjelm i bygge- og anleggsarbeid?

Hvert år blir mange personer drept eller alvorlig skadet av fallende gjenstander. Mange av disse skader – ja de fleste – kunne vært avverget hvis den skadede hadde brukt hjelm.

Den som bruker hjelm viser at han går inn for sikkerhet, og er en appell til andre om å gjøre det samme.

Hjelmen gjør at man kan ferdes raskere og tryggere i trange tunneler, mellom forskalinger og reisverk.

Men hjelmen verner deg bare når du har den på hodet – og bare da.

**HATTEN AV for den
som tar HJELMEN PÅ!**