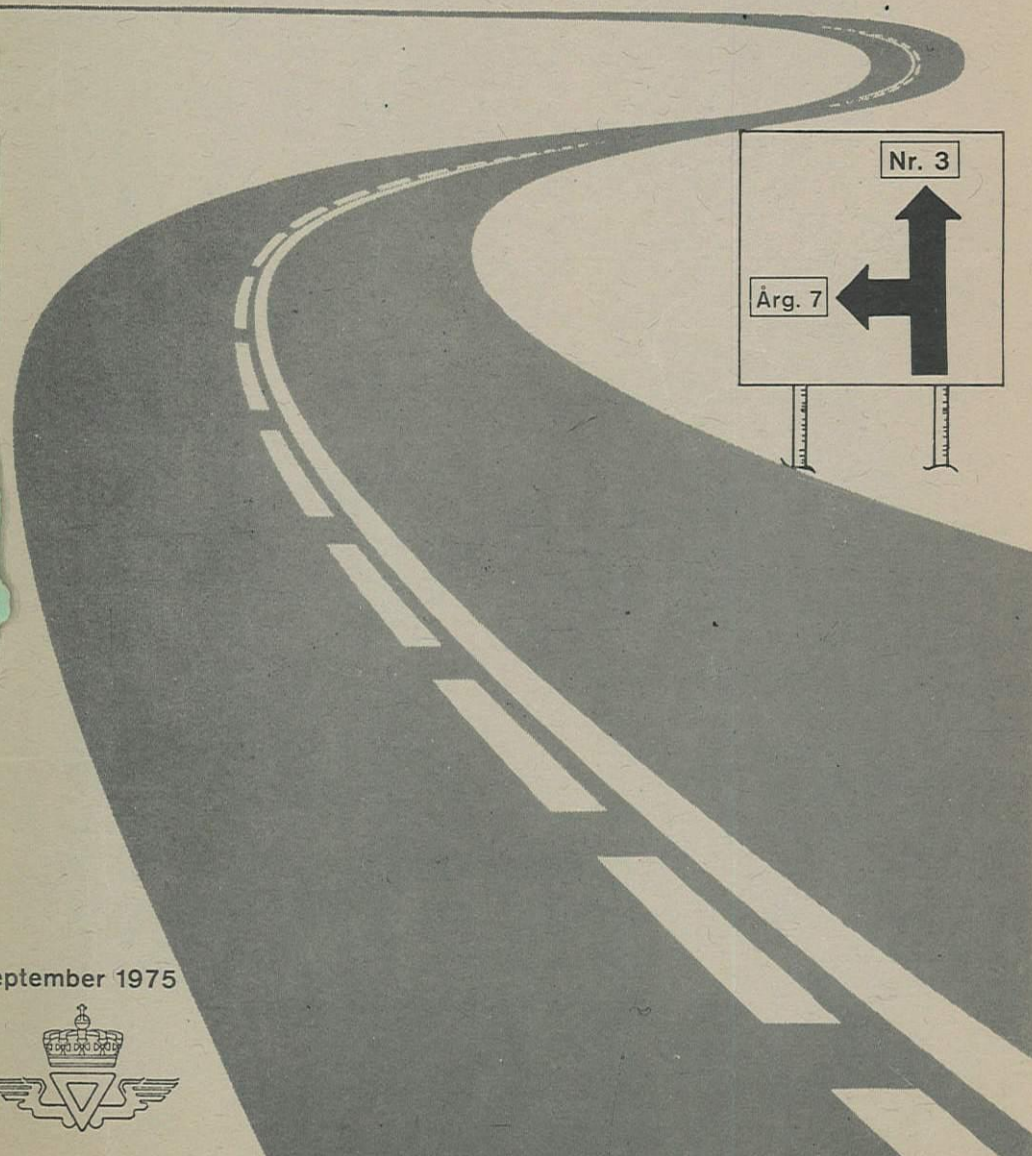


Vegstikka



september 1975



Vegs ikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

NR. 3 — SEPTEMBER 1975
7. ARGANG

INNHold:	side
Seks sekunder for sikkerhet	3
Bilsakkyndige på Svalbard	4
I utbedringsanlegg kan vegvesenets gamle synder påtreffes	7
Skibotn — Løkvoll, åpnet og avlevert	10
Vegdirektøren på besøk	14
Gjerde langs offentlig veg — en kort redegjørelse for gjeldende lovregler	17
Besøk i vegmesterområde I:	18
Spredt bebyggelse — avkjørselproblematikken	21
Vegvesenets muldvarper	25
Småplukk fra vegkontorets arkiv ..	28
Lensmannen var min herre og mester	30
Verkstedet Kvesmenes — inntil videre forbi	31
Ombygging av bruer i Salangen ..	32
Nattoperasjon i Lavangsdalen	34
Flytende last, transportmessig meget krevende oppgave	36
Litt selvransakelse	39
Veg-sport	40
Dagros — nå også i planfri kryssing	41
Skjellsteiner	43
Nytt fra administrasjonen	43
Arbeidslederens 5 minutters verneprat	45

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 des. mnd. Vi ber om at stoff leveres innen 1. nov. d. å.



Seks sekunder for sikkerhet

Du er sikkert klar over at fra 1. september i år er det påbudt å bruke sikkerhetsbeltene. Vel — dette påbudet har jo vel — dette påbudet har jo allerede lenge eksistert for de som kjører vegvesenets egen biler — om enn ikke alltid like bra etterkommet.

Du har sikkert også lagt merke til annonsekampanjen i dagsavisene for bruk av bilbeltene og at det der Vegdirektoratet som står bak denne kampanjen.

Vi synes derfor at vegvesenets tjenestemenn, enten de nå kjører vegvesenets biler eller sine egne, bør være særlig aktpågivende — for å støtte opp om den kampanje etaten driver for bruk av bilbeltene — å gå foran med et godt eksempel.

Alle undersøkelser som hittil har vært gjort, er kommet til at beltene kan redde liv — begrense skader. Vi har i vår egen etat, også i Troms fylke, eksemp-

ler på beltenes effekt, og dessverre også eksempel på dødsulykke hvor beltene ikke var i bruk.

Undersøkelser viser at dødsulykker kan inntreffe ved svært lave hastigheter når ikke sikkerhetsbeltene er på, mens man når beltene er i bruk kan regne med å unngå dødsulykker dersom hastigheten holdes på et rimelig nivå — f. eks. innenfor de norske hastighetsgrenser.

Så derfor også — GI BILBELTENE EN ÆRLIG SJANGSE — HOLD FARTSGRENSENE!

Dette er jo da så selvfølgelig i tråd med den trafikksikkerhetsaksjon som pågår på andre året — og disse aksjoner såvel den for bruk av bilbeltene som nå er igang, — de bør vi i vegvesenet være de første til å respektere.

Hva koster det oss så av tid å plundre med disse beltene?

Jo — SEKS SEKUNDER — MAKS!

Bilsakkyndige på Svalbard

Som kjent sorterer Svalbard under Statens bilsakkyndige i Tromsø. Vegtrafikkloven og bestemmelser gitt med hjemmel i denne lov er delvis gjort gjeldende for Svalbard og Jan Mayen. Det står i disse bestemmelser at — Statens bilsakkyndige i Tromsø skal være bilsakkyndig for Svalbard, og at Vegdirektoratet kan godkjenne at den bilsakkyndiges gjøremål helt eller delvis utføres av stedfortreder som oppholder seg på Svalbard.

Kjøretøyer som bare skal nyttes på Svalbard, registreres med kjennemerker

med lysegule typer på svart bunn. I denne forbindelse er det opprettet avd.kontor på Svalbard. Dette kontor drives av sysselmannen. Han forestår alle registreringer for oss, og sender kopi av registreringskortene til vårt kontor i Tromsø. Vi har således kjøretøykartotek både på Svalbard og i Tromsø.

Pr. 1. jan. 1975 hadde vi på Svalbard 46 personbiler, 7 busser, 6 varebiler, 46 lastebiler. Altså sum biler 105. Hertil kommer 3 traktorer, 1 motorredskap, 13 mopeder, 295 motorsykler og belte-

Av bilsakkyndig
Odd Halvorsen

motorsykler, 7 tilhengere. Sum kjøretøyer 424.

I dag har vi antakelig ca. 500 kjøretøyer der oppe.

Når det gjelder førerkort kan det nevnes at sysselmannen kunne i særlige tilfeller utstede midlertidig kjøretillatelse gyldig for kjøring på Svalbard, når et førerkort som følge av særlige forhold ikke var blitt fornyet i tide. Dette er imidlertid ikke aktuelt i dag da førerkortfornyelsene er falt bort.

Sysselmannen kan også fastsette alminnelig unntak eller unntak i det enkelte tilfelle fra det som er fastsatt i de gitte bestemmelser om Svalbard når det er ønskelig av hensyn til de stedlige forhold. Slike unntak skal innberettes til Vegdirektoratet.

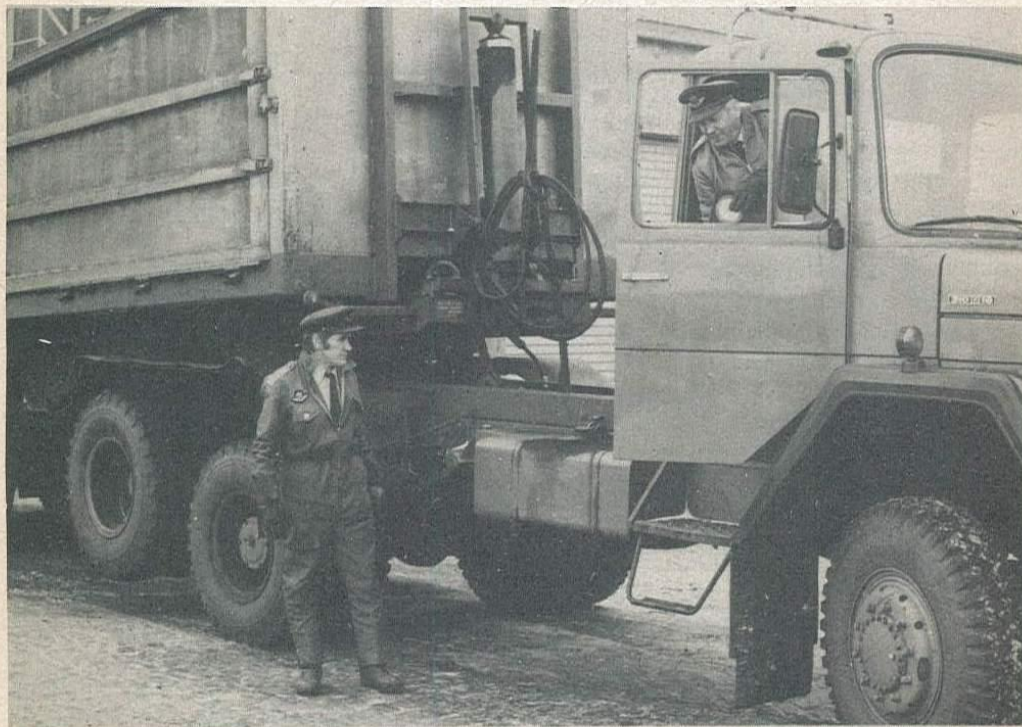
Som et eksempel kan nevnes at slikt unntak har sysselmannen gitt når det gjelder førerkort for beltemotorsyssel. I dag trenges derfor ikke førerkort for beltemotorsyssel der oppe. Dette har imidlertid sysselmannen og jeg diskutert på min siste reise til Svalbard, og sysselmannen har sagt seg enig i at førerkortet bør innføres. Det blir derfor en stor oppgave med hensyn til opplæringstilbud og avholdning av førerprøver for omlag 250-300 beltemotorsykkelførere.

Som en ser begynner det å bli store forhold på Svalbard og jeg anser det nødvendig, med hensyn til bilkontroll, service ellers, at bilsakkyndige foretar minst 2 tjenestereiser pr. år til Svalbard. Dette også p. g. a. forskjellige emner som bør diskuteres med sysselmannen vedr. registreringsproblematikken. Slik tjenestereise ble foretatt ukene 19 og 20 i år. Avreisen skulle foregå fra Tromsø Lufthavn den 7. mai kl. 0130. Kollega Øverås, Harstad hadde svært lyst på en tur til Svalbard og «maset» fælt om å få bli med. Siden turen var planlagt med bare en mann fra Tromsø,



Det er intet problem å løfte 30 tonn med slikt utstyr. Merk dim. på grovfiltre. Bilsakkyndig Halvorsen i kont. aven l.vogn

og Øverås tok reisen over eget budsjett fikk han allernådigst være med, men bare på betingelse av at han arbeidet full dag. Jeg skal hilse og si at han jobbet. Han var anpusten hele dagen. Vel, turen ble imidlertid utsatt p. g. a. værforholdene i Longyearbyen. Vi fikk beskjed om å prøve igjen natta etter. Nå gikk alt bra og vi tok av kl. 0200 Kristi himmelfartsdag med en Boing fra Bråtens Safe. Halve passasjerrommet var omgjort til lasterom. Turen oppover gikk kjempefint og vi landet ca. kl. 0330 på den nye flyplassen på Hotellneset. Øverås så litt betuttet ut og hadde lyst til å reise hjem omgående. Han var ikke kledd for de klimatiske forhold. Det blåste sterk kuling og isende kaldt. Jeg fikk imidlertid overtalt ham og forklarte at det var innkalt ca. 70 biler så nå måtte han ikke svikte. Det gikk imidlertid bedre når vi fikk han innlosjert og fikk litt mat i livet. Maten, ja. Jeg skal hilse og si at det kan ikke klages på kosten. Vi spiste denne gangen i stormessa, og kunne faktisk starte spisinga i 4-tiden om morgenen. Det



Det ble fremstilt meget bra utstyr, her kontrolleres en semitrailer av de bilsakkyndige Halvorsen og Øveraas. Merk høyden på kasselemmene.

ble servert frokost, lunsj, middag og aftens så å si hele døgnet. Vi var litt uheldig med været. Det blåste opp til storm. I samme inkvarteringsbrakke som vi, losjerte også den kjente «Resar Hermann» som reiser for Folkeakademien i Sverige og Norge. Han var oppe hele natta og pakket film da han var redd for at stormen skulle ta brakka.

Vi kontrollerte ca. 70 kjøretøyer. Standarden på bilene var over all forventning. Det som skjemmet mest var alle de bulkene og deformerte støtfangere. Det er å anta at førerne har vært litt skjodesløse. Verkstedet gjorde etter min mening en fantastisk jobb med vedlikehold og reparasjoner av den store kjøreparken. Tatt i betraktning de kummerlige forhold. Til eksempel kan nevnes at vi konstaterte at omlegging av 1 dekk til en lastemaskin tok 4 mann ca. 11 timer, altså tilsammen ca. 44 timer. Dette ganget med timepris vil gi et anseelig beløp. Ved anskaffelse av en dekkmaskin ville dette vært gjort på ca. 1 time. Det bemerkes at mekanikerne jobbet jevnt og trutt, men slike dekk er ikke bare å demontere manuelt. Vi hadde et meget godt samarbeide med driftslederen og verksmesteren. Vi fikk et så godt inntrykk at vi ble enige om at etterkontrollen kunne foretas av verksmesteren og attestere på mangellappen for så å sende disse til oss. Dette har virket bra. Problemer med rust på bilene fantes ikke, men til gjengjeld iset og tilgriset med støv og søle fra det spesielle veidekke som brukes. Kun 1

bil ble avskiltet, ellers var det ingen alvorlige mangler. Hovedtyngden av biler eies av Store Norske, men det finnes også endel andre kjøretøyer, firmabiler, drosjer m. v.

Videre hadde jeg en konferanse med sysselmannen vedr. drift av avdelingskontoret. Fornyingen av førerkort gikk over 2 dager. Strykeprosenten var ca. 30 %. Det var ordnet gode lokaliteter, og jeg fikk inntrykk av at det var et godt miljø.

Turen til Svalbard var en opplevelse. Som tidligere nevnt god mat og med meget bra inkvartering. Dessuten billige sigaretter, kr. 18,— pr. 200 stk. Avreisen gikk uten problemer den 13. mai kl. 0400 og vi landet i Tromsø kl. 0530.

Ved min første tur opp i fjor reiste jeg også en tur til Sveagruven med et småfly. Dette var i april og jeg var meget heldigere med været, strålende sol hele døgnet. Det var en fantastisk følelse å fly over den mektige Reindalen. Ved ankomsten til Svea var der fyrt opp i Saloonen i ekte cowboystil. Der var det servert kaffe og nystekte vafler. Konjakk av fineste merke til kaffen.

Vi har planer om en tur til Svalbard muligens til høsten i år. Meningen er da å drive litt informasjon, vise en del trafikkfilmer, bilsakkyndigfilmer m. v. Informasjonssjef Ellevset i Vegdirektoratet vil være med, og det måtte være en fin kombinasjon om også redaktøren av Vegstikka var med.

I utbedringsanlegg kan vegvesenets gamle synder påtreffes



Her er oppsynsmannssjefen, Karl Skogstad og Asbjørn Teodorsen

—Karl Skogstad, hvor en den hyggeligste arbeidsplass for anleggsfolk, i anlegg til vegløse bygder eller i utbedringer av eksisterende veger?

Skogstad, oppsynsmann i anleggsområde 4, med sentrum i Bardu, har argumenter for begge anleggs kategorier.

— Det er klart, anleggsarbeide i såkalt jomfruelig terreng, går jo vanligvis greit unna. Her kan maskiner og mannskap utnyttes der det er mest praktisk og til de tider vi finner det heldigst, man kan videre følge en nøye plan lang tid fremover og støter man på problemer har man ofte god tid til å

finne løsningen uten at disse betyr noe vesentlig for anleggsdriften. Og det er jo alle anleggsoppsynsmenns ønske at arbeidet skal gå fort og greit unna.

— Men da lurer vi på hva du finner så sjarmerende ved utbedringsanleggene?

— Det står ikke til å nekte at det her svært ofte oppstår problemer av en helt annen karakter enn ved nyanlegg. Først og fremst trafikkhindringer — disse legger gjerne en kraftig demper på framdriften — mange av arbeidsoppgavene må av denne grunn legges til spesielle tider på døgnet. Man kommer lettere i konflikt med grunneiere og når arbeidet pågår forbi bebygget område



Det kan være trangt for trafikantene der arbeid pågår.

kan antallet av grunneiere være ganske stort, vi har f. eks. hensynet å ta til opparbeidede hager. Alt i alt går derfor arbeidet noe tregere. Men, jeg finner alle disse utfordringene også spennende — de gjør at man må skjerpe seg ekstra i planleggingen, legge ekstra «sjel» i omgangen med publikum, både trafikantene og grunneierne. Og når man tross alle disse hindringene som kan oppstå, likevel synes å ha maktet å løse oppgaven, da sniker det seg inn en viss tilfredshet.

Men så har Skogstad heller ikke løpt av vegen for selv å sørge for en smidig avvikling av anleggsdriften — mere enn en gang er han observert bak rattet på en eller annen anleggsmaskin. Og det når alle de andre forlengst har forlatt arbeidsplassen for dagen.

— Nå, det var nå helst i mine yngre dager, men det er nok fremdeles dager

jeg synes vanskene har vært så store at det etter mitt skjønn bør gjøres noe for å legge forholdene for neste dags drift bedre til rette.

Det var nå ikke bare maskinkjøringen som foregikk utenom den ordinære arbeidstiden — før var det meste av papirarbeidet, særlig oppgjørene, søndagsarbeide. Nå har man god hjelp ute i marken og maskinoppsynsmann som tar seg av problemene med maskinparken. Likevel, det hender problemene følger med i sengen, om de nå alltid blir løst der, er nå en annen sak.

Karl Skogstad er «arvelig» belastet, allerede som guttunge drev han med journalføring av regninger og medhjelp ved oppgjør for sin far som også var oppsynsmann. Avanserte senere til brøytesjåfør på Gratangsfjellet, men det syntes han var et urolig liv, og dårlig stell var det med materiellet også, tyske

etterlatenskaper. Den første tiden som oppsynsmann hørte også vedlikeholdstjenesten til gjøremålene, så oppgavene dengang var svært så varierte.

Skogstad forteller at det fulgte atskillig skepsis i kjølvannet da funksjonsdelingen ble innført, men omstillingsprosessen gikk bedre enn ventet og samarbeidet mellom avdeingene synes han har fungert bra. Mange er de anleggsoppgaver han har vært med på — således regner han med at et 60 tall bruer er blitt bygget hittil i hans oppsynsmannstid.

Arthur Johansen dirigerer.

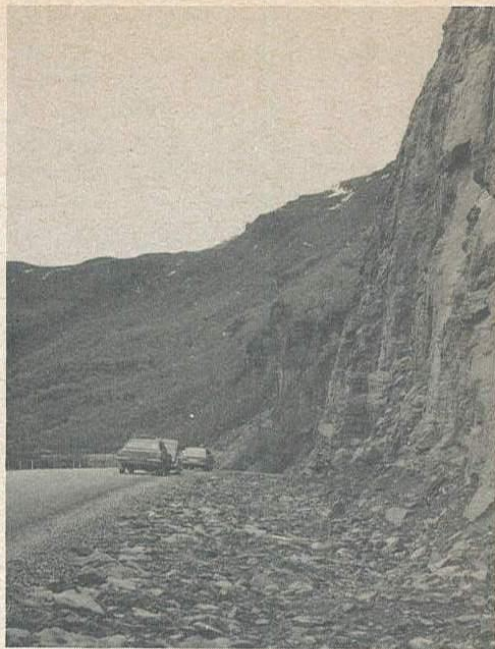
Anleggsutstyret er i orden, vårt nyeste vidunder i prisklasse 0,4 mill. og med ledd på midten — d.v.s. at forhjulene kan være på vegen bakhjulet er i grøfta!



Skibotn — Løkvoll APNET OG AVLEVERT

Vegvesenet var noe betenkt på en ensidig forsering av anleggsdriften på anlegget Skibotn-Løkvoll med sikte på en trafikkåpning innen utgangen av 1974. De største betenkeligheter lå i de tilstøtende veger som nå ville få en trafikk langt større enn før. Disse vegstrekningene, Oteren-Skibotn og Løkvoll-Birtavarre-Olderdalen var på langt nær av slik standard som ønskelig. Imidlertid er anlegget Løkvoll-Olderdalen tatt opp til bevilgning og arbeidet her er i full gang og om et par år kan man regne med det samme for Oteren-Skibotn.

Vel, arbeidet på Skibotn-Løkvoll gikk lystelig unna, myndighetene var gav-



Imponerende fjellskjæringer er det flere flere av.

— Noen anlegg minnes kanskje med større glede enn andre, hvilket f. eks.?

— Ombyggingen av parsellen Skogstad-Forsetegga i E 6 synes jeg vi har vært særlig heldig med, først og fremst bør vi vel her trekke fram den heldige linjeføringen, videre har ledelsen fra første stund vært innstilt på også å gi parsellen gjennom disse naturskjønne strøk en miljøvennlig utførelse, og det er hyggelig å høre mange uttalelser som f. eks. at de synes at Salangsdalen er blitt ennå vakrere. Jo, det var et trivelig anlegg og vi har vært heldig med resultatet.

—Og motsatt, hva har vært det minst trivelige?

— Det er når vi under anleggsarbeid

langs eksisterende veg støter på vegvesenets gamle synder, forhold som grunneierne trekker fram, det kan være oppgjør for plassering av snøskjermer, skader etter vegarbeide o. l. Saker som i grunnen er avgjort forlengst, men som ikke slipper tak i folks bevissthet, fordi de mener seg urettferdig behandlet. Og det hender at man oppdager at vegvesenet ikke alltid har vært en hyggelig motpart. Da synes jeg det er utrivelig.

Og når det blir altfor utrivelig, kaster Karl Skogstad seg ut i skisporet, ikke som konkurransemann, men som turgåer. Vegvesenet følger ikke etter på fjellet, der flyr tankene langt andre steder — eller kanskje bare til naturen omkring — og det er jo i grunnen nok.

mild med midlene og Vårherre forunte oss en herlig høstsesong i fjor — løftet om trafikkåpning i 1974 holdt fint. Den 13. desember 1974, en fredag av alle dager, kunne de første lovlige trafikanter motta vègsjef Herleiv Solbergs blomsterbuketter. En del trafikanter, særlig ukependlere fra NordTroms hadde da alt lenge kunnet lur-trafikere vegen — med vegvesenets stilltiende tillatelse — til helgene ble det gjerne gjort noenlunde ryddig veg.

Men en slik begivenhet som ferjefri stamveg gjennom Troms fylke kunne man ikke la gå helt upåaktet over i historien. Både vegvesenet, og de kommuner som så lenge hadde kjempet

for denne vegen ønsket å markere denne åpningen med litt festivitas.

Fredag 27. juni 1975 foretok så fylkesmann K. E. Haug den høgtidelige handling å skjære over silkebandet med en samekniv og karakteriserte i sin tale åpningen av denne vegen som en milepel i norsk vegbygging, man hadde nå en ferjefri vegforbindelse mellom Tysfjord og Kirkenes, en strekning på 110 mil. Lokalt vil denne vegen ha særlig betydning for distriktet nord for Lyngenfjorden og fylkesmannen lykkønsket da befolkningen med denne vegen og rettet til slutt en takk til alle som hadde bidratt med å gjøre denne vegen til en virkelighet.



Anleggsoppsynsmann Petter Nilsen (t.v.) er vel fornøyd med å bli kvitt anlegget, driftssjef Gunnar Eigeland ser lett betenkt ut mens vegmester Karstein Skog synes å styre sin begeistring over hva som må overtas.

I vegvesenets brakkeleir ved Mandaldalen bru samlet gjestene — fylkesmannen, vegdirektøren, vegsjefen og andre fra vegkontoret, anleggets oppsynsmann og øvrige tjenestemenn, representanter for kommunene omkring — seg til en hyggelig rallarkaffe. Det var taler fra kommunale hold, og det var tale fra vegsjefen som etter å ha presentert litt historikk omkring dette anlegget, kom inn på hvordan anleggsdriften gjennom årene hadde gått — gjennom de 12 «magre» år med bare sysselsettingsarbeide — gjennom det siste årene som hadde brakt størrelsen på arbeidsdriften her opp i et nivå som hittil hadde vært ukjent i Troms fylke. Sammen med mye og kraftig maskineri var det virkelig slagkraft i arbeidsstyrken og det bærer da også anlegget merke av. Han ga samtlige av veg-

vesenets folk som hadde tjenestegjort her, sin uforbeholdne takk og ros for god innsats, en innsats ledsaget av et usedvanlig godt humør — alle vanskeligheter ble møtt som en utfordring til hver især om å overvinne disse raskt og fornuftig. Og vegsjefen ønsket til slutt alle vel møtt til nye oppgaver.

Om kvelden var gjestene samlet på Broen Pensjonat i Skibotn med Storfjord og Kåfjord kommune som verter.

Her fikk man gjennom ordfører Rasmus Engstad i Storfjord og tidligere ordfører Kr. Borkenhagen i Kvænan en oppsummering og tildels detaljert beretning om den aktivitet kommunene i Nord Troms hadde utvist — Borkenhagen hadde jo vært leder for den delegasjonen som ga det siste store puffet.

Det var vegdirektør Karl Olsen som



Og så skjedde det — flom tok nye Innerelv bru — en måneds tid etter avleveringen.



Fylkesmann K.E. Haug skjærer over silkebandet og markerer åpningen med assistanse av vegsjef Herleif Solberg.

avsluttet talernes rekke, han var klar over at distriktet her omkring med forventning hadde sett fram til denne vegåpningen, men han presiserte at byggingen av vegen Skibotn-Løkvoll, var like meget en rikssak som en distriktssak. Vegparsellen utgjør et ledd i stamveggruten fra syd til nord, og for landet som helhet betyr jo dette som har skjedd her i Lyngen, at riket er nærmere sammensveiset, først kommunikasjonsmessig, senere også for andre næringsøkonomiske forhold.

Vegdirektør Karl Olsen redegjorde ellers for det vegpolitiske syn som nå råder hos myndighetene, hvordan situasjonen i dag er i forhold til Norsk Vegplan og også hva man vet om utsiktene fremover.

Når det gjaldt aktuelle oppgaver som f. eks. ulike miljøtiltak som myndighetene nå var villig til å satse ganske sterkt på, hersket det en viss usikkerhet om man kunne komme igang med disse i den utstrekning som var forutsatt. Slike tiltak hefter seg oftest til byer og tettsteder, ihvertfall til der det er bebyggelse, og det er ikke alltid like lett å løse de forberedende tiltak som grunnavstøelser m. v.

Til slutt gratulerte vegdirektør Olsen fylkesmannen og kommunene i området med en fin veg — en veg vegvesenets folk i alle ledd kunne være stolt av å ha vært med og bygget — en takk til alle disse.

Det ble samme dag holdt formell avlevering av anlegget — 33 km langt,



kr. 62,0 mill. vil den komme på = ca. 1 800 kr. pr. meter — ikke avskrekkende — i anlegget inngår jo en tunnel, 505 m, og en ca. 100 meters bru.

Fylkesmannen gratuleres av vegdirektør Karl Olsen.

Vegdirektøren på besøk

Vegdirektør Karl Olsen har vært på besøk i Troms fylke. I dagene 23. — 28. juni d. å. foretok han en befaring av deler av vårt vegnett — både det som vi kan skryte litt av og det som vi slett ikke skryter av.

Med på turen gjennom fylket var vegsjef Herleiv Solberg og delvis også driftssjef Gunnar Eigeland.

I Harstad-distriktet ble vegdirektøren orientert om forholdene der og de tiltak

som er igang, bl. a. visitt i den nye vegstasjonen som er under bygging der.

Reisen fra Harstad gikk etter rv. 848 med ferje over Sørrollnes — Hamnvik — Myriandshaug og fra Tennevoll langs rv. 84.

Under en pause på anleggsplassen ved Sjøvegan fikk vegdirektør Karl Olsen en prat med anleggsoppsynsmannen og hans medhjelpere, bl. a. 2



Vegdirektør Karl Olsen og vegsjef Herleiv Solberg flankerer veteranene Martin Svendsen og Arthur Johansen som begge var inne i sine siste arbeidsuker.

av arbeidsstyrken som om få dager skulle over i pensjonistenes rekker etter lang tjeneste i vegvesenet. En prat alle parter øyensynlig satte stor pris på.

Ferden fortsatte via Sørreisa til Andselv og underveis her ble det tid også til en prat med anleggsfolket ved Andsvatn.

Siste etappe til Tromsø gikk over Malangshalvøya etter rv. 858 til Vikran, ferje til Larseng for til slutt å prøve rv. 862.

I Tromsø fikk da vegdirektøren orienteringer om hva vegvesenet stelte med i området og hadde ellers satt av rikelig med tid til samtaler med etatens folk, herunder den bilsakkyndige.

De forskjellige avdelingsledere ga på dette møtet en oversikt over situasjonen for deres egen sektor og fikk også luftet enkelte problemer, mens Vegdirektøren på sin side bl. a. fortalte fra

langtidsplanleggingen, litt fra de pågående budsjettarbeide og kom også inn på personalundersøkelser som er iverksatt i et par fylker.

Under oppholdet i Tromsø ble det en kveld høve til en fisketur med godt resultat, noe heller ikke vi tromsøværingene var forvent med i år.

Turen gjennom Troms fylke fikk kanskje sitt høydepunkt den nest siste dagen, da riksveganlegget Skibotn — Løkvoll kunne åpnes offisielt, med snorklipping og taler, herom kan vi lese et annet sted i dette nr. av «Vegstikka».

Vegdirektør Karl Olsens besøk avsluttet langs rv. 6 i Nord Troms til Finnmark gr.



Vegdirektøren og veteranene setter alle pris på en god historie.

Et hyggelig og interessant besøk, bare så altfor sjeldent, derfor — velkommen igjen.



Og her vegdirektøren og oppsynsmann Karl Skogstad.

Vi gratulerer

Med 50-års dag

Georg Gabrielsen, Ramfjordbotn	14/7
Birger Sivertsen, Nordkjosbotn	19/7
Evald Jørgensen, Bryggerhaug	26/7
Gunnar Antonsen, Kraksletta	27/7
Arne Nilsen, Ervik, Harstad	21/8
Finn Mathiassen, Harstad	13/9

Og med 60-års dag

Arvid Vollan, Nordkjosbotn	27/7
Arne S. Nilsen, Ramfjordbotn	1/8
Mikal Henriksen, Medkila, Harstad	19/8
Joakim Fredriksen, Gratangsbotn	18/9

Gjerde langs offentlig veg — en kort redegjørelse for gjeldende lovregler

Vi har en egen lov fra 1961, populært kalt «gjerdeloven», som regulerer spørsmålet om gjerdehold mellom eiendommer her i landet. Denne loven gjelder imidlertid *ikke* for gjerdehold langs offentlig veg. Her kommer selve vegloven inn med egne regler.

Dersom man ikke har med spesielle forhold å gjøre, for eksempel vanskelige terrengforhold, skal gjerde plasseres i *eiendomsgrensa*. I den forbindelse kan en minne om at vegområdet ved utbedring og nyanlegg som regel strekker seg ut til 0,75 meter fra grøftekant/fyllingsfot/skjæringstopp. Eiendomsgrensa skal likevel ikke komme vegkanten nærmere en 3,0 meter. Disse avstandene *må* det tas hensyn til ved oppsetting av gjerde. Det kan føre til komplikasjoner og unødige kostnader i forbindelse med grunnervervet dersom disse reglene ikke overholdes.

Det forekommer av og til at vegmyndighetene, i dette tilfellet betyr det *vegsjefen* når det gjelder riks- eller fylkesveg, etter vurdering finner at det er nødvendig med gjerde «av omsyn til veggen eller ferdsla på veggen», som det heter i veglovens 44. Dette kan f. eks. være aktuelt forbi store fjellskjæringer eller langs sterkt trafikerte veger i bymessige strøk. I slike tilfeller er det vegvesenet som er gjerdeholder. Vegvesenet skal selv sette opp gjerde og har det fulle ansvar for framtidig vedlikehold.

På våre kanter av landet hører det med til sjeldenhetene at vegvesenet står som gjerdeholder med utgangspunkt i slike vurderinger.

Grunneier langs offentlig veg kan kreve vederlag for å sette opp og holde gjerde som må anses som nødvendig for å *verne eiendommen mot husdyr*. Er det uenighet mellom vegvesenet og grunneieren når det gjelder dette spørsmålet, skal det avgjøres ved skjønn. Skjønnset fastsetter også hvilken erstatning vedkommende grunneier eventuelt skal ha.

Ingen grunneier kan med hjemmel i vegloven kreve gjerde under henvisning til påstand om at dette er nødvendig for å holde egen buskap unna veggen. I slike tilfeller foreligger det faktisk ikke lov hjemmel for å yte erstatning til gjerdehold i det hele tatt. — Dette forhold er det svært mange som ikke er klar over.

I vårt fylke foregår gjerdeflytting/oppsetting av nytt gjerde svært ofte i vegvesenets regi. Dette gjøres i stor utstrekning ut fra erkjennelsen av at det blir rimeligere enn å la en skjønnsrett fastsette erstatning for at grunneierne skal gjøre det selv. En skal vel heller ikke se bort fra at etaten oppnår en del good-will ved å benytte denne framgangsmåten.

Det er imidlertid viktig å være klar over at vegvesenet strengt tatt ikke er forpliktet til å gjøre dette. Grunneierne kan henvises til eventuelt å sette opp gjerde selv mot godtgjørelse. Erstatningen skal i såfall ikke utbetales før gjerdet er oppsatt og godkjent av vegvesenet.

Ky.

Et særlig serviceforlangende område.



Skifte i vedlikeholdstjenesten på Grytøy — Marinius Martinsen går — Roald Rasmussen overtar.

Vegmesterområdet nr. 1 har sitt senter i Harstad som jo var administrasjonssted for vegvesenet i hele Troms fylke fram til 1960. Derfor sitter det i publikums bevissthet her i området, at nærmest samtlige servicefunksjoner fremdeles er å finne på vegmesterkontoret. Dessuten ligger distriktet her kommunikasjonsmessig noe isolert fra det øvrige fylket, det må nyttes fly, båt, ferger

eller man må ta seg en tur gjennom Nordland fylke for å nå videre. En slik beliggenhet gjør at samkvemmet med Midt- og Nord Troms kanskje ikke er så intimt som mellom andre strøk i fylket.

— Vi har stor pågang fra publikum som søker orientering om avkjørselsaker og andre dispensasjonssaker. Daglig løper det inn spørsmål om vegforhold og trafikkforhold andre steder i fylket og vi må stadig stå til tjeneste for grunneiere som har problemer med et eller annet, sier vegmester Olav Nilsen og han fortsetter:

— Og vi synes publikum her i området har krav på litt service utenom

det som vanlig er på vegmesterkontor. Det er jo et særlig folkerikt distrikt som geografisk ikke har den beste tilknytning til fylket ellers, det blir tungvint i alle anliggende å skulle henvende seg til vegkontoret i Tromsø. Ellers har vi jo en beliggenhet her, sammenklemt mellom deler av Nordland fylke, som gjør det nødvendig med et utstrakt samarbeid med vegmesterstasjonene i Bjerkvik og i Vesterålen. Spesielt i teleløsningsperioden er det av uvurderlig nytte med gjensidig kontaktforhold for samkjøring av restriksjoner og opphør av disse. Vi orienterer også hverandre ellers i året om spesielle forhold og tiltak som man bør kjenne til på begge sider av fylkesgrensen.

Og informasjon til, og samarbeid med, institusjoner m. v. utenfor egen

etatsgrense, gjør seg også særlig gjeldende grunnet de bymessige områder med store trafikkmengder, her er Harstad med gamle bykjerne, med nye tildels store bydeler isolert fra «gamlebyen», her er Borkenes og kanskje vi også regner med Lødingen, riktignok i Nordland fylke, men all vegtrafikk til og fra gjennom vegmesterområde 1, ja, vi bør vel heller ikke glemme Evenskjer og Hamnvik.

— Den daglige til og fra arbeid — trafikk og handelstrafikk til og fra bygdene omkring disse stedene, stiller store krav til påpasselighet av vedlikeholdstjenesten, det gjelder både selve vegforholdene og oppmerkingen. Og i helgene tyr alle disse bybeboerne ut i distriktet, vinterstid til populære skiutfartssteder, sommerstid for fiske og annet friluftsliv ved de mange vann og langs kystlinjen. Slike store utfartsdager kan nok skape problemer enkelte gang, men for selve trafikkavviklingen har vi et utstrakt samarbeid med politi og lensmenn.

I det hele tatt, i disse strøkene hvor trafikken er så stor, er samarbeidsforholdet med politiet av største nødvendighet.

Med slike bymessige områder følger også hyppig kontakt med kommunale instanser, kommunen har jo et utstrakt vegnett som krysser og krysses av riks- og fylkesvegene i området.

— Og ekspansivt som distriktet er, følger det med ganske stor byggevirksomhet, dette medfører et stort antall avkjørselssaker, saker som er like upopulære å håndtere her som andre steder i fylket.

Vegmester Olav Nilsen kommer ikke i fysisk konflikt med noen av sine kolleger i Troms, han er nemlig den eneste som for tiden ikke har landfast grense til noen av de andre vegmestrene våre.



Vegmesteren i prat med Ivar Iversen om utskifting av stikkrenner i Kastfjord.

Derimot grense med 2 vegmestre i Nordland fylke.

Område I er dessuten det største ferjedistrikt vi har her i fylket, 9 ferjeleier skal det holdes oppsyn med, 3 andre skal bygges i år og til neste år, 2 gamle (Tjeldsundet) skal holdes i beredskap, og et halvt øye med 2 kommunale må vegmesteren også ha, idet de forbinder fylkesveger. Det er en utstrakt rutetraffikk over disse ferjeleiene og det krever et aktpågivende vedlikehold. Denne beredskapen ligger på det lokale plan, administrert fra vegmesterkontoret. Men vegmester Olav Nilsen er ikke lengere sikker på om dette er den mest effektive løsning. Trafikken over ferjeleiene blir stadig større, ferjene også, dette øker slitastjensene og skader oppstår oftere, hertil kommer stadig nye ferjesamband. Alt dette dreier tankene inn på om det ikke bør etableres en egen vedlikeholdstjeneste på dette feltet, dette er jo også mye godt et spesielt arbeide som det ikke er gitt enhver å makte, men visse betenkeligheter kan man jo forstå han har når han fortsetter:

— Det er et øyrike framfor noen, vi driver jo også virksomheten fra ei øy, Hinnøya, men har dessuten vedlikeholdet på 6 øyer, nå kommer Krøttøy og Meløyvær til, og Godfjordområdet i Kvæfjord er jo som ei øy å regne det og. Når jeg skal besøke alle deler av området mitt, går det med 4 dager. I et slikt oppstykket distrikt er vi nødt til i vesentlig grad å delegerer myndighet og tjenestemennene i spesielle strøk har da også stående ordrer å følge under visse forhold.

Område I er forøvrig særlig varierende i terrenget også — høyfjellstrøk og lavland, kystland og innland, dette i tillegg til de befolkningsmessige og trafikkmessige forhold gjør at den

administrative del av vedlikeholdstjenesten her med fordel kan spesialiseres. Det er det da også i en viss utstrekning gjort. Oppsynsmann Agnar Nilsen har det nærmeste tilsyn med vedlikeholdet av ferjeleiene og i tillegg vegnettet i de ytre områder, mens oppsynsmannsassistent Bjørn Fossbakk tar seg av skilting, merking, oppmåling, div. kontrollarb. og avkjørselssaker. På kontoret er Helge Pedersen en sentral skikkelse både for vegmesteren og for anleggsoppsynsmennene. I alt er det ca. 475 km riks- og fylkesveger disse karene skal holde styr



Og her med «Stor-Hans» Olsen i Vebostad grustak.

Spredt begyggelse — avkjørselsproblematikken

«Trafikksikkerhetskampanjer er ikke noe særegnet for Norge. Ett av de land som gjennomførte en slik kampanje i 1974 var Brasil, og slagordet der var:

Veger bygges for at du skal kunne glede deg over livet, ikke forkorte det! Hverken ditt eget eller andres!»

Som en fortsettelse av det som ble skrevet i forrige nummer av Vegstikka under tittelen VAR MEST UPOPULÆRE JOBB? er det fristende å sakse fra Stortingsmelding nr. 83 som ble behandlet av Stortinget 20. mai 1975. Denne meldingen behandler spørsmålet om gang- og sykkelveger i tilknytting til riksvegene, men kommer også inn på avkjørselssakene. Her heter bl. a.:

«Gjennom sin holdning til avkjørsels-søknader har vegmyndigheten innflytelse på i hvilken grad det kan tillates bebyggelse eller annen virksomhet med direkte avkjørsel til den gjennomgående

på, det nest største vegmesterområde her i fylket regnet etter antall km veger.

— Så var det et hjertesukk, da?

— Synes nok at finishen på fylkesveganleggene kunne vært bedre, spesielt dårlig har det hittil vært med grusdekkene på avleverte veger som ikke får fast dekke.

Allerede før krigen var Olav Nilsen kjent skikkelse i skiløypene, og det er vel denne idrettsgren som har stått ham nærmest, selvom man i årenes løp også har funnet ham på fotballbanen og på skytebanen. Skisporten dyrkes ennå, Reistadløp og Hinnøyløp og diverse veg-løp, går ham ikke hus forbi. Og

transportåre. Med den erfaring vegmyndighetene nå har vedrørende disse forhold, må det føres en stram og konsekvent avkjørselspolitikk, hvis en skal unngå å påføre fremtiden uløselige sikkerhetsmessige og miljømessige problemer og ikke forringe det vegsystem som er grunnstammen i landets transportsystem.»

Videre heter det:

«Samferdselsdepartementet vil følge opp et slikt arbeid ved å legge stor vekt på avkjørselsreguleringen, og at det blir ført en konsekvent og stram linje for i størst mulig utstrekning å unngå randbebyggelse med enkeltvise avkjørsler.»

Det er således klart at vi i Statens Vegvesen her blir pålagt et stort ansvar, og at vi også må regne med at det vil bli overvåket om vi er oss dette ansvar bevisst.

Fra Trafikksikkerhetsutvalgets trykksak skal vi idag forøvrig gjengi:

premiebordet forsyner han seg grovt av ennå.

Og gjennom ham har også bedriftsidretten innen vegvesenet i Harstadsområdet fått litt vind i seilene, for idrettsadministrasjon er også noe han opp gjennom årene har vært aktivt opptatt med, særlig for idrettslagene i Oksfjord og Nordreisa.

Årene i Nordreisa brakte ham også inn i politikken, fast plass i kommunestyret ble det og i Harstad skal han som formann i programutvalget foran høstens kommunevalg, sørge for et godt valg for Arbeiderpartiet.

OM BOMILJØ, SPREDT BEBYGGELSE OG TRAFIKKSikkerhet.

BOMILJØ

Når en idag snakker om bomiljø, mener en mye mer enn alene å ha et godt hus og bo i.

Et godt bomiljø er en samlet sum av alle de ting vi forbinder med å bo godt. Huset skal være godt, det skal ha skikkelig vannforsyning og kloakk, trafikk sikker adkomst til veg, trygge lekeforhold for barn, trivelig utomhusområde, aktivitetsmuligheter for fritid for store og små, muligheter for kontakt med familie og venner, tilgang til skikkelig butikk, skole, daginstitusjon for barn, lege- og helsetjeneste og kommunal administrasjon, det skal være mest mulig fritt for luftforurensing og støy, og folk skal kunne ferdes

trygt, til fots eller i bil, uten fare for liv og helse. Og det hele skal ligge innenfor en forsvarlig ramme for statens, fylkets, kommunens og den enkelte husstands økonomi.

SPREDT BEBYGGELSE

Det største problemet i forhold til de oppgaver som en nå prøver å løse, såvel etter bygningsloven som vegloven, jordloven og vannforurensingsloven, er den spredte bebyggelsen. Den har til nå vært et svært vanlig utbyggingsmønster i bygdene våre. Dette nyttes da også som argument når nye bosettingsmønstre og planer diskuteres. Vi må her ikke



glemme at den spredte bosetting har sitt utgangspunkt i en helt annen teknisk, næringsøkonomisk og kommunikasjonsmessig situasjon, og stammer fra den tid da folk for det meste levde av jordbruk og fiske. Overfor de problemer den spredte bosettingen nå skaper i vårt samfunn, er vi nødt til å ta den opp til kritisk vurdering, og å prøve å finne andre utbyggingsmønstre som er tilpasset vår tid og dens krav for ikke å bygge oss fast i en stadig verre situasjon.

Spredt bebyggelse kan vi i Troms ikke komme bort fra, men den må deles i to grupper — ønsket og uønsket spredt bebyggelse. Den spredte bebyggelse som er ønsket, er også den som er nødvendig. Det er den som er direkte ledd i jordbruk og skogbruk, og hvor utøvere av disse næringer nødvendigvis må bo i de områdene hvor de skal drive sin næring, og ha tilsyn med anlegg, utstyr, husdyr, jord og andre driftsmidler. Denne bebyggelsen vil da heller ikke i de fleste tilfeller by på større problemer i planlegging og utbygging.

Den uønskede spredte bebyggelsen er den som uten å være avhengig av en bestemt plassering, gror opp tilfeldig. Husbyggerne her arbeider ikke i jord- og skogbruk, men i alle andre yrker, i bygg og anlegg, i kontor- og serviceyrker, i industri- og verkstedyrker og andre yrker som gjør at de forsvavidt kunne bo hvor som helst i rimelig avstand fra sin arbeidsplass.

Motiveringen bak denne spredte bebyggelse ligger oftest i en kortsiktig og ensidig vurdering av de rene, personlige byggekostnader. Det som blir oversett fullstendig, er at det er nettopp denne form for bebyggelse som har skapt de aller fleste av de miljø- og økonomiske problemer som ligger bak vår miljø- og planleggingslovgivning. Og disse problemene er mange.

PROBLEMER VED SPREDT BEBYGGELSE

Ønske om bedre standard i service og skolegang har medført sentralisering av butikker, skoler og andre servicetiltak. Med fortsatt spredning av store deler av boligbyggingen vil dette gi større trafikk på vegene av barn som skal til skole og folk som skal til butikk og annen service. Svært mange av disse kan ikke bruke bil, og er henvist til å gå eller sykle langs smale veger hvor biltrafikken stadig øker.

Voksne og barn, også på landsbygda, har behov for kontakt med familie og venner, og for fritidstilbud. Møtelokaler, idrettsanlegg og kulturtiltak er kostbare, og vil derfor også måtte konsentreres. Den spredte bosetting vil derfor enten ikke kunne dra full nytte av disse og måtte akseptere en lavere standard, eller den vil også her gi øket trafikk i blanding av fotgjengere, syklistene og biler.

Utbyggingen av alle de tekniske servicetjenester folk spør etter, slik som gode og sikre veger, gode og driftssikre tekniske anlegg for vannforsyning og kloakk, kraft og telefon og ordnet renovasjon er kostbar. Ved spredning av bebyggelsen vil driften av anleggene i seg selv skape trafikk. Jo større spredningen er, desto større blir også drifts- og anleggs kostnader både for kommunen og for den enkelte. Følgen av å spre bebyggelsen er derfor at en enten må avstå fra slike anlegg, eller i beste fall akseptere dårligere og kostbare løsninger. Dette er særlig betenkelig når det gjelder veganlegg, fordi trafikk-sikkerheten blir sterkt redusert, og den direkte risiko for tap av liv og helse øker.

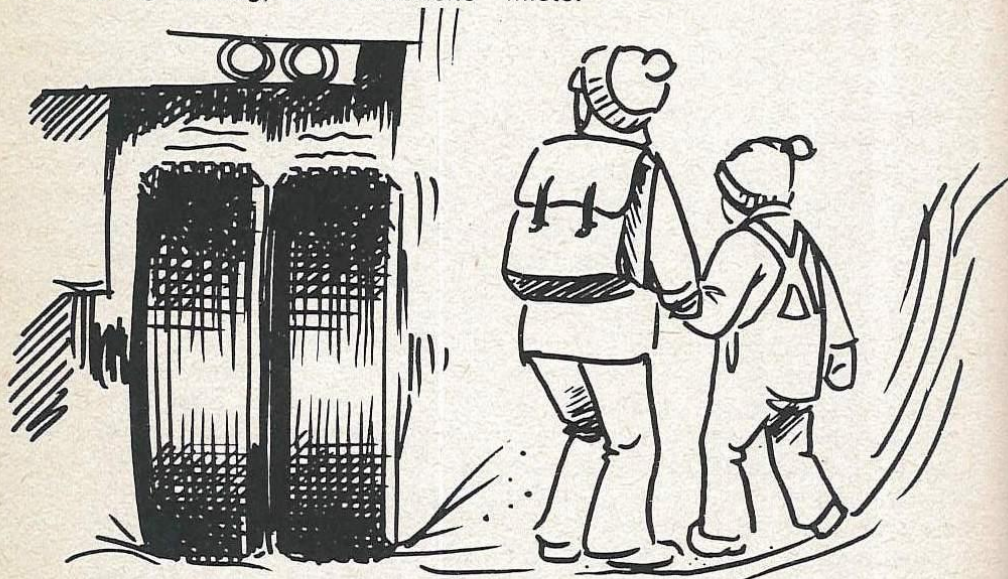
For den enkelte familie gir den spredte bebyggelsen i tillegg til lav trafikk sikkerhet ekstra kostnader etter hvert som behovene melder seg, i

lengere arbeidsreise, lang varetransport, større kostnader ved barnas og foreldrenes deltakelse i fritidsaktivitet, og i teknisk og driftsmessig usikre og dyre løsninger av tekniske spørsmål for den enkelte tomt.

Kommunaløkonomisk vil den spredte bebyggelsen gi som resultat at grunnlaget for gode fellesløsninger faller bort. Så lenge det fra kommunene gis adgang til spredt bebyggelse i stort omfang fordi det på kort sikt kan virke som en billig løsning, vil kommunene

ha vanskelig både for å styre utbyggingsmønsteret og å få tilrettelagt ordnede og regulerte tomtefelt. Derved går kommunene også glipp av de finansieringsordninger som er lagt opp for en regulert utbygging. Den spredte bebyggelse fører oss derfor inn i en vond sirkel som stadig gjør det vanskeligere å få styring både på anleggs- og driftsøkonomien og trafikkmiljøet i kommunene våre.

Troms har 41 242 barn, og ikke ett å miste.



Barn, drept eller skadd ved trafikkulykker i Norge.

Alder	1969	1970	1971	1972	1973	Middeltall
! — 1 år	23	45	24	43	28	33
2 — 4 år	202	230	177	193	179	196
5 — 7 år	297	303	272	270	268	282
8 — 14 år	237	255	218	238	234	236

Kilde: Statistisk Sentralbyrå: Vegtrafikkulykker 1973.

Aldersgruppen 5 — 7 år markerer seg ved særlig høgt ulykkestall. 7 åringen må ofte starte sin skolegang som fotgjenger langs riks- eller fylkesveg med biltrafikk.

TRAFIKKULYKKER PÅ RIKSVEGENE I TROMS (med personskade eller større materielle skader)

	1973	1974
Ulykke mellom kjøretøy med samme kjøreretning	3	2
Ulykke ved møteing	21	7
Ulykke i forbindelse med svinging i kryss og avkjørsler	12	10
Ulykke hvor fotgjenger krysser kjørebane	17	11
Ulykke hvor fotgjenger gikk langs eller oppholdt seg i kjørebane	4	3
Ulykke hvor enslig kjøretøy kjørte utfor vegen	19	10
Andre ulykker	2	1
Sum	78	44

Nesten en tredjedel av ulykkene rammer voksne eller barn som oppholder seg på eller ved vegbanen. Av de ulykkene der bare kjøretøyer er med, skjer hver 6. ulykke i tilknytning til vegkryss og avkjørsler.

(Ps. Den gunstige utviklingen av ulykkestallene fra 1973 til 1974 ser desverre ikke ut til å fortsette inn i 1975. Dette året ser tvert imot ut til å få høye ulykkestall.)

Vegvesenets muldvarper

Du har sett disse karene som drar rundt med mye rart boreutstyr — disse som du finner delvis bortgjemt i et skogholt, nede i en strandkant, på en flåte på sjø, vann eller elv, eller rett og slett på vegen også — med prøverør og bokser og poser.

Aha — «Kainogjengen» — så klart. Det er muldvarpere, det. Og nå ikke lenger bare «Kainogjengen», muldvarperne har formert seg, vi har i den senere tid også fått en «Grovfjord-stamme» og denne opererer da naturlig nok hovedsaklig i sydfylket. Disse karene er vegvesenets virkelige flyttefolk ettersom de uhyre sjelden har samme arbeidsplass i mer enn 14 dager — rene



«Formann Kaino»

nomadefolket. Du husker vel de som du jaget når de ba om husly, de som du ba koke grøt sjøl når de ba om å få delta i kokkelaget? Akkurat, de karene er det. En av dem fant lykkelig en hel brakke ledig i Salangen, sovnet blidelig inn, men hvor var han da han våknet, jo, på Setermoen. En lastebil hadde nattetid uten å vite om den sovende muldvarp, huket fast brakken og lagt i veg med slepet.

Nattekvarter under åpen himmel har også forekommet — på morgenkvisten måtte de rømme — soveposene var fulle av maur! Med et godt humør og en velutviklet yrkesstolthet lar de seg imidlertid ikke knekke av slike bagateller.

Det hele startet for vel 10 år siden da oppsynsmann Kaino og 2 av våre solide Laksvatnbuktinger (Kainogjengen) tok fatt på arbeidene med den store geotekniske registreringen i forbindelse med Norsk Vegplan. Forholdene var dengang meget primitive og seksjonens første kjøretøy var betegnede nok en solid trillebår av anleggsmodell. Og «Kainogjengens» virkeområde var såvidt ikke snevert — det omfattet både Troms og Finnmark til å begynne med.

Økende oppdragsmengde gjorde det etterhvert ønskelig med større bemanning og fra 1968 ble seksjonen sesongvis styrket med 2 mann. En av de mer dramatiske hendinger fra denne tiden skjedde under grunnbøringsarbeidene for den prosjekterte Sørstraumen bru. Den sterke strømmen nærmest kastet den leide skøyta med boremannskapene på land slik at den under den påfølgende fjære ble liggende med kjølen i været. Episoden fikk imidlertid en lykkelig utgang.

For de som lurer på hvorfor og hva vegvesenets muldvarper egentlig driver med der de «slår» seg fram i vann, hav, skog og mark kan følgende opplyses:



Noralf Mathisen i virksomhet ved Tromsfiskanlegget

For å avlure moder jord hemmeligheter om hva som skjuler seg under grasrota der vi ønsker å bygge våre vegger, bruer og ferjeleier må vi utføre såkalte grunnundersøkelser.

Jordmassenes relative fasthet og dybder til fjell bestemmes normalt ved hjelp av glatte borstenger med eller uten spiss som enten presses, dreies, slås eller rammes ned i grunnen. Vanligvis er 10-20 meters bordybder nok for å kunne finne fram til den beste teknisk/økonomiske fundamenteringsløsning. I spesielt vanskelige tilfelle har en imidlertid vært hele 40 meter under torva.

Normalt vil en også trenge opplysninger om jordartenes kornsammensetning og andre mer spesielle egenska-



Kaino flankert av Ernst Eframsen og Arnold Henriksen under operasjon i Tromsdalen

per. 30 og/eller 54 mm's prøvetakere benyttes da for å hente opp de ønskede jordprøver.

Boregjengene kan dessuten relativt ofte om sommeren observeres med noen lange metallbjelker galopperende etter en tungt lastet lastebil.

Dette er første ledd i undersøkelsene av eldre veggers bæreevne idet en måler hvor mye vegen trykkes ned under hjulene. Senere graves spredte prøvehull i vegbanen og prøver tas av gammel overbygning samt av grunnen like under for å bestemme om materialene er telesvake.

En vesentlig arbeidsinnsats utføres også i forbindelse med oppløiting og prøvetaking av grustak. De opplys-

ninger som hermed kommer fram er av største betydning for driftsavdelingene under deres anstrengelser med å finne fram til de best egnede materialer for over/og underbygningen.

Som man skjønner, det er litt av hvert disse karene har å streve med, derfor —

TA VEL IMOT MULDVARPENE VARE NESTE GANG DE KOMMER.



Småplukk fra vegkontorets arkiv

FOR 100 AR SIDEN

Juli 1875: Det er fortsatt manglingsmangel til vegarbeide av ymse slag og med mangelen følger med at det stilles visse krav ovenfor vegvesenet, se forrige nr. av «Vegstikka». Vår venn og sjef, Tygen, ligger nå i startgropa for de sommerlige gjøremål som stikningsarbeider m. v. og bruker den innflytelse som best kan skaffes — her telegraferer han:

«Pastor Moe, Kistrand
Skal jeg medtage Medhjælperen herfra eller Undersøgelserne udsættes efter

Vår filmfotograf



Jarle Hansen i sving med et opptak.

Vegkontoret har nå endel filmopptak fra virksomheten de senere år og det er å håpe at disse opptakene blir satt sammen slik at de kan være instruktive og orienterende bidrag under forskjellige sammenkomster.

Amtformandskabet 1875? Ingen faas uden Tour-Retourbillett og 96 Skilling Daglønn Mandag til Fredagsaften. Kunde De ikke skaffe en Skolelærer og 2 brugbare Smaagutter. Svar betalt.»

Dette måtte vel være en av de første antydninger til 5 dagers uken!

Og det er mangt å passe på for en amtsingeniør den gang, også at gresset blir høstet! Handelsmann P. B. Giæver, Alteidet, fikk brev fra Tygen med bl. a. dette innholdet:

«Da Veiarbeider Ole Bentsdalen, som ønskede at leie Brødskeffet og at flytte derhen med sin Familie, ikke fortiden vil komme til at benytte sig af det hans i samme Anledning givne Løfte, saa bemyndiges De herved til at bortleie Veivæsenets Ret til at indhøste Græsset iaar paa nævnte Eiendom — Nogensomhelst Ret til at benytte Huset dersteds maa herved ikke gives. — For Leiesummen, der bliver at indbetale til Dem inden 1. Oktober d. å. eller inden dette Aars Vei-Regnskab må indsendes, maa der stilles Sikkerhed, hvis Vedkommende ikke maatte være vederhæftig.»

August 1875: Som hundre år senere — veidirektørbesøk i fylket. Reiseruten diskuteres stadig over telegrammer idet vegdirektøren befinner seg på befarung i Nordland. Først:

«Reiseforslag. Altevandskillet. Retour Salangsdalen, Maalselven, Alteidet og med Finnmarksamtmanden Østfinmarken. Hvis Direktøren vil direkte Salangen maa De iland Havnvik. Dampskibsdirektionstilladelse dertil nødven-

dig. Isaafald forventes Telegram inden 22. Imodset Fald forbliver jeg Tromsø, hvorfra liden Dampbaad Maalselven naarsomhelst.»

En uke senere:

«Bør iland Havnvik, derfra Baad Sjøveien, hvor jeg fremmøder.»

Men vegdirektøren har visst en annen oppfatning — Tygen blir nesten trassig i sitt neste telegram:

«Direktøren maa komme Tromsø. Herfra 31. de Dampbaad Maalsnes, Baadskyds Harstad — Salangen utilraadelig.»

September 1875: Vi har ikke kjennskap til hvordan kasserernes utstyr var dengang — har det mon vært skrøpelig? Det utvises nemlig stor aktivitet på dette felt, her skriver vegdirektøren:

«Da der til et Par Veianlæg skulde anskaffes Lønningssskrin, bleve flere bestilte samtidig, hvilke nu ved Henvendelse til Kontoret ere at erholde i fuld færdig Stand, med dirkefri Laas, Blækhús og Bærerem for 5 Spd. — 12 sk.»

Det er så mangt vegvesenet i de tider må være behjelpelig med — salutt i bryllup synes også å høre til servisen. Simen Grøtli, visstnok en oppsynsmann, gir rapport til Tygen om hvordan det har gått med akkordene på Sandneslinjen i Sydvaranger og slutter så brevet slik:

«Hr. Lendsmand Klerk har skaffet sig kanoner i Anledning sin Datters Bryllup og da han manglede Krudt, saa maatte jeg vove til at levere ham 5 Portioner. Annet end dette og Spaden har jeg ikke solgt.»

FOR 50 AR SIDEN

Juli 1925: Besøk av vegdirektøren også for 50 år siden — denne gang er det Bardudalen som interesserer mest og

ingen andre deler av fylket får besøk i 1925. Vegvesenet får jo rett som det er kritikk for den skrivemåte som nyttes i skiltingen, så også for 50 år siden — årsmøtet i Troms ungdomsfylking vedtok enstemmig denne henstilling:

«Aarsmøtet i Troms ungdomsfylking ber vegkontoret syte for at det over alt i vegstellet i fylket blir nytta dei offisielle namneformane og dessuten norske former som til dømes bru og stein isteden for bro og sten.»

Man ser videre i denne måned at oppsitterne i Hilleshamn har gjort henvendelse «om det er forbundet med utgifter for opsitterne ved at faa en ingeniør frem dit paa en reise, forat se paa en paatenkt vei med broanlæg. Hvis ikke, anmodes om at faa dit en ingeniør med det første.» På dette har da vegkontoret svart at «man vanskelig kan overkomme undersøkelser av privat art. I den utstrækning man kan imøtekomme slike krav blir det gjort uten ekstra godtgjørelse.»

August 1925: Oppsitterne på Sandstrand i Skånland kommune er ikke tilfreds med den måten vegvedlikeholdet blir skjøttet, de skriver «veivokteren gjør ikke sin plikt, særlig under flomtiden, saa opsitterne maa utføre veivokterens arbeid. Forlanger veivokteren fjernet og ansat Mikal Isaksen eller Rikart Sørensen.»

Harde ord, vi finner ikke i øyeblikket ut hvordan saken endte. Som vi vel har nevnt engang tidligere i disse notiser, var det i denne tiden såkalt «portofrihet» for tjenestepost. Man attesterte sendingene. Denne ordning er nå på veg ut. Veidirektøren skriver i et sirkulære at «man i nærmeste fremtid blir at gaa over til at betale all postforsendelse saaledes at frimerker benyttes til verdipost, rekkommandert post, alle pakker, lokalpost og postanvisninger. Tjenestemerker anvendes til anden post» og ber

tilslutt meddelt hvor store merutgifter dette kan beløpe seg til.

Motorveghøvler er nye innretninger i de dager. Overingeniøren for Finnmark vegvesen ses utålmodig å vente på anledning til å få demonstrert den første «Drafn» som er innkjøpt til Troms — leveransen ble nemlig noe forsinket. Vegbygging i Nordreisadalen er i gang, ved Bergmo bru kommer veglinjen i konflikt med fjøs og våningshus tilhørende Peder Bergmo — en kjent skikkelse i vegarbeidsdriften i Nord Troms, kanskje særlig når det gjelder brubyggingen. Og alltid velvillige Peder Bergmo går med på å flytte begge bygningene for 400 kr.

September 1925: Ingen sløsing med emballasje, nei, i sirkulære anmoder Veidirektøren om at ledige sementsekker straks må bli returnert sementfabriken. Daværende assistentingeniør Knut Waarum (en ikke ukjent vegmann) synes å stå for monteringen av Strømmen

bro, han skriver fra anleggsstedet til vegkontoret bl. a.:

«Samtlige jerndele m. v. er mottatt, men mange knuteplater er sterkt bøiet og dette skyldes i stor utstrækning den mangelfulle beskyttelse for knuteplatene. Skibet gav sig forøvrig ikke tid til at losse broen i baatene, men losset en hel del av jernet i sjøen og dette bør paatales.»

Men disse problemene ble da overvunnet, det meldes tilslutt at stilasen er ferdig og oppsettingen av bru begynt.

Veifullmektig Lars Ervik søker om lønnstillegg og det skrives:

«Oversendes hr. Fylkesmanden i Troms fylke i det jeg under henvisning til min paategningsskrivelse av 14. august 1924 til hr. Fylkesmanden, tillater jeg mig paa det beste at anbefale at veifuldmæktig Ervik tilstaaes bidrag av det til lønnstillæg for veltjente embedskontorister bevilgede beløp.»

Lensmannen var min herre og mester

—Gammellensmannen la seg aldri borti arbeidet, det klarer du best selv, sa han, heller ikke tok han meg med på noen befarung — bare en gang slo han alarm — det var ved 4-tiden om morgenen da ei elv var demmet opp av is og slam.

Det er Bardolf Bendiksen fra Borkenes, nå pensjonist, som forteller dette. Han opplevde å tjene mange herrer, 2 lensmenn + diverse oppsynsmenn og til slutt vegmester før han nå er trådt inn i pensjonistenes rekke.

—Men stolte han på oss, så forlangte han til gjengjeld at lønnslistens som skulle passere ham, måtte være fullt ferdig utregnet — ellers attesterte han de ikke.



Dette at lensmennene var tilsynsmenn for vedlikeholdet av de offentlige vegger innen sitt distrikt, var en ordning som hang igjen fra de tider da bøndene måtte gjøre pliktarbeid på vegene. Plikten omfattet hovedsaklig såpass vedlikehold at vegene var farbare, herunder også brøyting eller veiing som det den gang kaltes. Dette kan vel nærmest i dag betegnes som å holde spor for hestetrafikken. Dette var det da tillagt lensmennene å overvåke og kanskje også å refse hvis man unndrog seg pliktarbeidet eller ikke gjorde det skikkelig. Etterhvert fikk man et eget vegvesen med spesielle folk, lensmennene ble befrikket for mye av det daglige tilsyn, det oppstod et utstrakt tillitsforhold til vegvokterne som nå ble ansatt rundt omkring. I Troms foregikk etter siste krig en sanering av lensmenn som tilsynsmenn etterhvert som det fant sted skifte i lensmannsstaben, jobben ble overført til vegvesenets oppsynsmenn, men enkelte steder i landet ble ordningen med lensmennene som tilsynsmenn holdt i hevd helt til den nye vegloven kom.

—Men gammellensmannen tålte ikke at andre veltjenestemenn blandet seg opp i hans direktiver, således fant han seg ikke i at jeg ble oppsagt en vinter — det skulle spares penger.

Verkstedet Kvesmenes — inntil videre forbi

Fra denne sommeren blir driften ved vegvesenets verksted på Kvesmenes lagt ned inntil videre. Kravet til rasjonell utnyttelse av mannskaper og maskiner tilsier at dette best gjøres ved å overføre denne verksteddriften til sentralverkstedet i Nordkjosbotn.

Verkstedet ble etablert i det små

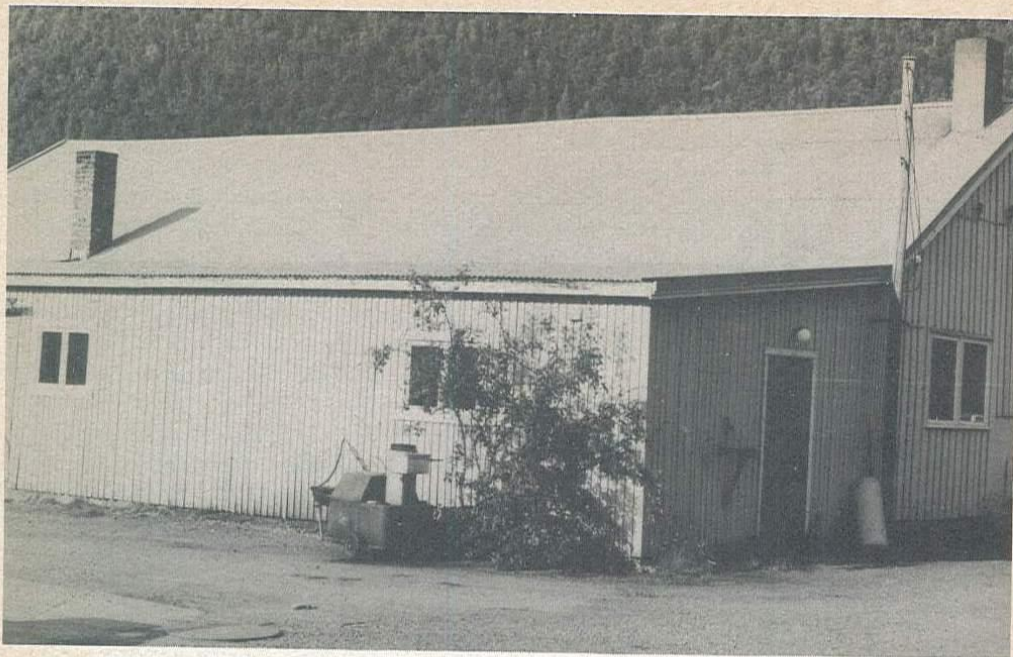
Bardolf Bendiksen ser slettes ikke ut som noen pensjonist, sprek og vital som få, er han fremdeles. Og problemer med å fylle pensjonisttilværelsen har han heller ikke, på sønnens gårdsbruk finner han litt av hvert å henge fingrene i, et arbeidsfelt som han ikke er fremmed for. Selv kunne han i sine yngre år ha opptil 7 kyr på gården i tillegg til jobben på veggen. Men i år, første pensjonistsommeren, åpnet han sesongen med en ferietur til sydlige Norge — første skikkelige ferietur og første gang i Syd-Norge.

—Det var vel før i tiden stadig økonomiske problemer, også for de som skulle bygge og vedlikeholde vegene, er det noen spesielt du minnes?

—Bygdevegene var stort sett skrøpelige og smått med penger til slike vegger var det også. Mer enn en gang måtte det jukes for å få til en stikkrenne, oftest ble det nemlig for langt mellom dem. Og det var som regel staten som måtte unngjelde, vi lurte oss til å finansiere de med riksvegmidlene. Og så måtte man slåss om vegskrapen, vi hadde bare 1 som skulle dekke hele strekningen Melå-Borkenes-Skjerstad, etter en tid syntes man visst all den kringelen om skrapen gikk ut over vegforholdene, som rimelig kunne være — det ble innkjøpt nok en.

under krigen og driften var vel heller minimal fram til 60-årene. Man foretok nå en viss opprusting av verkstedet for betjening først av anlegget Skibotn-Riksgrensen, senere for anlegget Skibotn-Løkvoll.

Etterhvert ble det også spesialverksted for pressluft.



Driften av anlegget Skibotn-Løkvoll er nå kommet så langt at direkte anleggsverksted ikke lenger er nødvendig og lengre nord, i Kåfjord, betjenes anleggsdriften lettere av verkstedet på Storslett.

Forståelig nok kan nok nedleggingen av verkstedet på Kvesmenes være en skuffende avgjørelse for de 4 som hadde sitt arbeide der og sin bopel i området. Avstanden til sentralverkste-

det i Nordkjosbotn er imidlertid ikke uoverkommelig og heller ikke uvanlig lang for de som arbeider i vegvesenet generelt. Vegvesenet forsøker dessuten å yte en tilfredsstillende kompensasjon for de ulemper som oppstår for de ansatte i denne situasjonen.

Når ny anleggsdrift nærmer seg Kvesmenes igjen, f. eks. når utbedringen av Oteren- Skibotn er i full gang, vil vi på ny vurdere behovet for et verksted her.

Ombygging av bruer i Salangen

To fylkesvegbruer i Salangen har vært under ombygging siste år. Den ene er Laberg bru på fylkesveg X152 Laberg-Håkvik-Lavangnes.

Den gamle brua var en hvelvbru av hogd stein, bygd i 1922. Nybrua, som ligger like oppstrøms for den gamle, er

en platebru med lysåpning 13,50 m og føringsavstand 4,52-6,00 m.

Arbeidet med denne brua tok til høsten 1974 og er nettopp avsluttet. Foruten selve bruarbeidet er også utført en del fjellspregning på tilstøtende vegger. Totalt regnes brua med tilslut-



Gamle Laberg bru — et fint byggverk

ningsvegene å bli kostende ca. kr. 400 000,-.

Med ombyggingen av Laberg bru er hele fylkesvegen fram til Lavangnes åpnet for 8 tonns akseltrykk.

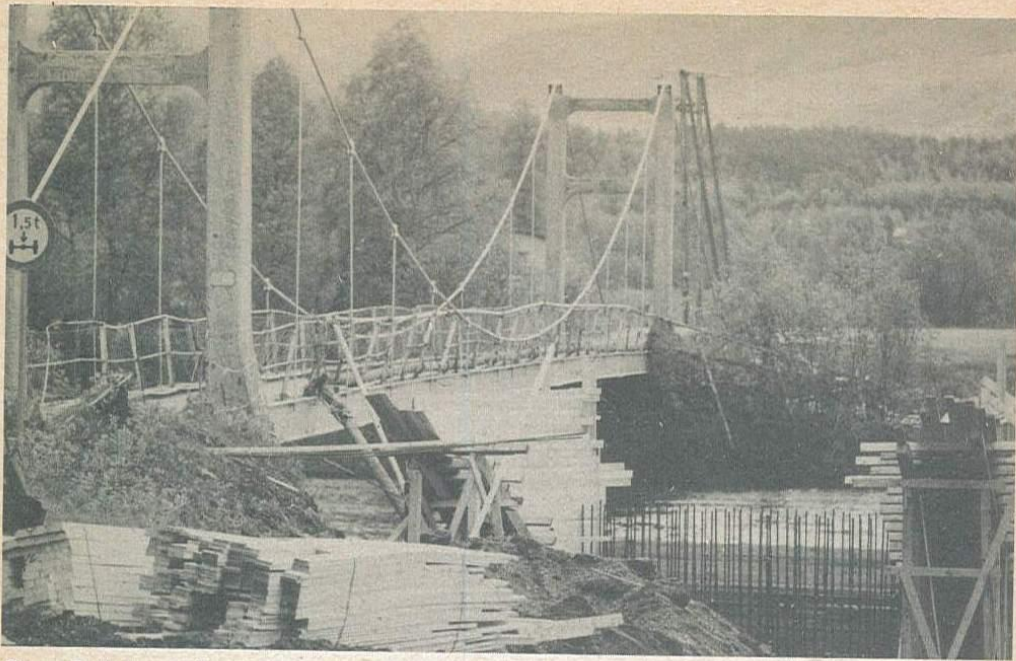
Den andre brua som for tiden blir bygd om, er Øvre Salangen bru på fylkesveg X 153 Fagertun-Prestbakk-Kistefoss. Gammelbrua er en hengebru med spennvidde 54,00 m, og føringsavstanden er på det minste bare 2,03 m. Så her bør en være stø på rattet selv med folkevogna. Tillatt belastning er 1,5 tonn pr. «Aksel eller slæde» som det står på en metallplate festet til ene tårnet. Brua er bygd i 1913.

Nybrua er bygd opp av stålplatebærere i to spenn, hvert på 29,00 m. Oppå bjelkene legges prefabrikerte betongelementer og på toppen av det hele legges et dekke på plasstøpt betong. Underbygning og slidedekke utføres av

vegvesenet, mens Bodø Mek. Verksted skal levere og montere platebærerne. Betongelementene leveres av Viking



Irvin Dahl og Tormod Nergård iferd med den nye Laberg bru.



Øvre Salangen bru — smal og skrøpelig — men nå er byggingen av den nye i full gang.

Betong på Rødskjær, mens vi selv skal besørg utleggingen.

Arbeidet var planlagt å starte opp tidlig i vinter, for å kunne utføre arbeidet med midtpillaren fra elveisen. Imidlertid viste det seg temmelig håpløst å få stabile isforhold, slik at arbeidet først kom skikkelig i gang etter påske og for en stor del er utført i åpent vann.

Omkring månedsskiftet september-oktober ventes det å være klart for montering av platebæerne, og innen utgangen av året er trolig størstedelen av bruarbeidet ferdig.

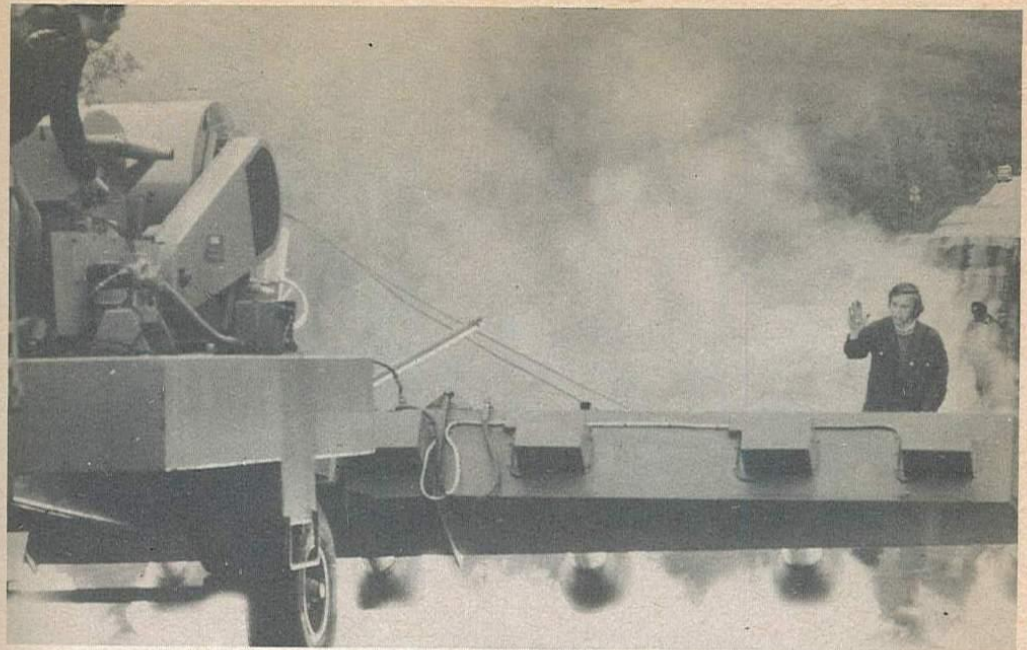
Hele brua ventes å komme rundt om en million kroner.

Formenn på begge bruene har vært og er fortsatt Irvin Dahl og Harald Rognsaa.

Nattoperasjon i Lavangsdalen

Oljegrusdekket i Lavangsdalen har vært gjenstand for mye skriverier i avisene — glatt som «fy» skulle det være under visse værforhold. Forskjellige eksperimenter med forbedring av vegdekkets friksjon har vært gjort, uten den store suksess. Mye hodebry har denne par-

sellen skapt også — daglig har en eller annen spekulert på løsninger. En kom fram til at en nedvalsing av spesialbehandlet varm pukk burde gi det beste resultatet. Nå var det denne temperaturen som ikke på noen måte ville bli sommerlig i år.



«Flammekaster» Andreas Nilsen og «bakkesjef» Elling Eriksen har hele «infernoet» under kontroll

Men resultatet av taklingen av liknende problemer på Vigra flyplass stod i vår erindring og derfor ble flammekasterutstyr lånt fra Tromsø Lufthavn for å myke opp det gamle dekke.

Beklageligvis ble ikke resultatet helt etter forventningene, det var likevel for kalt under overflaten — bare det øverste lag klarte man å få skikkelig oppvarmet.

Likevel — det ble bedre, man fikk da svidd bort endel av den oljen som ubehagelig nok fant veg til overflaten

Hvem har sagt at oppsynsmenn ikke arbeider? Henry Strand i grusspredning





Overingenør Eilif Os fulgte interessert med — eneste i vernevest! Her sammen med ing. Elling Eriksen.

under varme værforhold og man fikk også med påkjøring og nedvalling av den varme pukken en noe mere ru

overflate i vegdekket. Og man måtte ta natta i bruk til denne operasjonen — av trafikkmessige årsaker.

Flytende last

TRANSPORTMESSIG MEGET KREVENDE OPPGAVE

De bilsakkyndige skal ikke bare stå for bilkontroll og førerprøven i hjemlige omgivelser eller på steder de selv peker ut — de alarmeres ikke så få ganger ved kjørehell m. v. og da skjer uttrykking så snart dette er mulig. Bilsakkyndiges oppgave i sådanne anledninger er å bistå politiet i arbeidet med å finne uhellsårsak og hendelsesforløp. Slike saker er ofte meget tidkrevende og må som regel bearbeides utenfor ordinær arbeidstid. Ikke minst arbeidet med å sette opp en god rapport krever mye tid.

«Vegstikka» fikk bivåne bilsakkyndig Kristian Øverås i Harstad i arbeidet etter et alvorlig trafikkuhell på rv. 850 ved Gåre i Kvæfjord.

Et vogntog lastet med 17 000 liter bensin gjorde rundkast — en enakslet tilhenger med 7 000 liter av den samlede last gikk i grøfta på øvre side av vegen, ble nærmest smadret og slitt løs fra trekkvognen — hele lasten randt ut. Trekkvognen gjorde sidelengs salto, nærmest «handfritt» som man sier, det var bare ubetydelige skader på toppen



Fra bergingsarbeidet — vegbanen er skumlagt

av vogna og et under at føreren kom omtrent uskadd fra det hele. Forreste tankskott i vogna ble imidlertid slått lekk og ytterligere 1000 liter bensin randt ut herfra. Det oppsto selvsagt en uhyre kritisk situasjon med all denne bensinen utover vegbanen, i vegggrøfta og tildels nedover skogen, ikke langt fra begyggelse var det heller. Et flammehav av dimensjoner hadde vært resultatet hvis dette hadde blitt antent.

Brannvesenet både på Borkenes og Harstad ble alarmert og fikk snart skumlagt hele området for å hindre branntilløp. Politifolk fra lensmannen i Kvæfjord og fra Harstad kom også til åstedet for å kontrollere utviklingen.

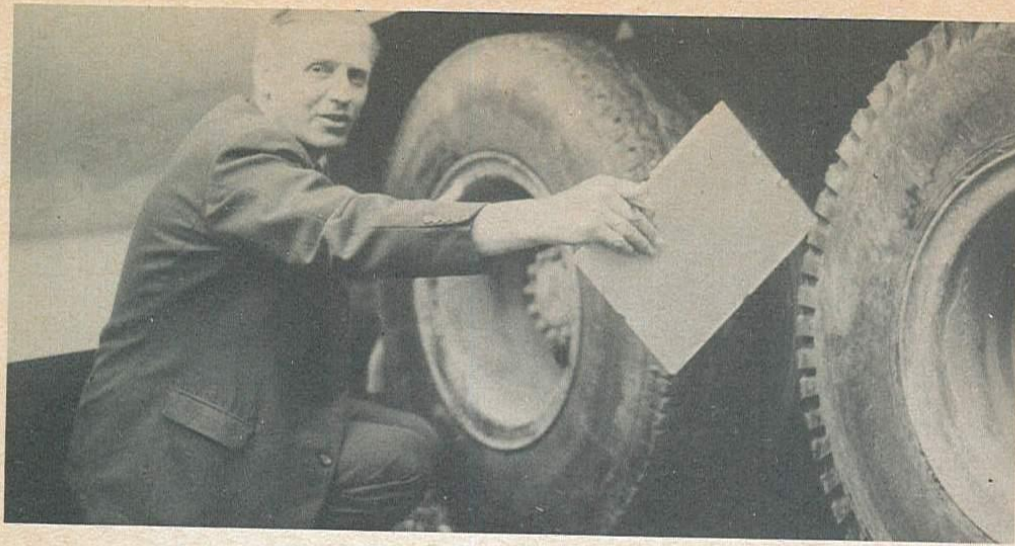
Så snart brannfaren var over slapp bilsakkyndig Øverås til med sine første undersøkelser.

Undersøkelsen fortsatte dagen etter — da var vogn og tilhenger brakt til opplagringsplass hos vedkommende oljeselskap.

Bilsakkyndig Øverås presiserer hvor viktig det er for en bilfører til enhver tid

å være seg bevisst hvilken last som føres. Flytende last, og spesielt flytende last på tilhenger, representerer et særlig stort faremoment. Og i kritiske situasjoner krever manøvering av et vogntog sin mann fullt ut. Dessuten har enakslede tilhengere en farlig tendens til å få stadig økende sidesleng når de først er kommet ut av kontroll og vil tilslutt kunne velte, og da skal føreren være meget årvåken og snarrådig for å hindre en velt eller utforkjøring. Her spiller bl. a. forhold med ulik bremseeffekt og galt lufttrykk i dekkene en vesentlig rolle når det gjelder kjørestabilitet. Og med flytende last i tilhengeren øker problemet med sidesleng.

I det angjeldende tilfelle er det forøvrig et åpent spørsmål om ikke sikkerhetslenkene har spilt en viss rolle med å få trekkvognen helt ut av kontroll. Etter at tilhengerkoplingen (kulekoplingen) har vridd seg løs fra kulefestet på trekkvognen, er begge sikkerhetslenkene blitt slitt av. Når vi vet at hver av lenkene minst skal tåle en



Bilsakkyndig Kristian Øverås gjør sine notater.

rykkbelastning på 15 tonn før de ryker av, forstår vi at det her er alvorlige krefter i aksjon.

Som nevnt foran har trekkvognen etterat den var blitt fri for tilhenger, gjort ren salto der den delvis har dreiet seg om sin egen akse hvor den tilslutt er blitt stående på hjulene på tvers av kjørebanelen. Vi kunne f. eks. måle akselavstanden for boggiakselen etter det avtrykk som felgene fra venstre hjulpar hadde avsatt i asfaltdekket. Det hører med til historien at store klumper asfalt var blitt revet løs og satt fast mellom felg og dekk på trekkvognen.

Fartsskriveren viste hvor stor hastighet vogntoget har hatt før uhellet, og en av oppgavene er da å vurdere om farten har vært forsvarlig i forhold til vegens beskaffenhet.

Tilslutt sier Øverås at det kan ikke presiseres ofte nok, at føreren av et vogntog før start *alltid* må ta en grundig sjekk av bremses (bremsekraftregulatorer), lufttrykk i dekkene, tilhenger-

kopling og når det gjelder brannfarlig last, ikke minst *brannslukningsutstyret*.

Og under kjøring bør føreren forsøke å unngå brå manøvreringer av vogntoget — som oftest er det da han mister kontrollen.



LITT SELVRANSAKELSE

I forbindelse med behandlingen av en erstatningssak mot vegvesenet ble det i fylkesutvalget, for en tid siden, fra enkelte rettet relativt sterk kritikk mot vegvesenets vedlikeholdstjeneste. Det ble gitt uttrykk for at det mange steder var mangelfull lapping av hull i vegbanen og også at det mange steder var mangelfull varsling av andre farlige forhold som oppsto på vegen. Personlig syntes jeg at kritikken var i hardeste laget og rykket ut for å forsvare etaten. Dagen etter kom jeg imidlertid over et sitat som lød som følger:

«Det triste ved de fleste av oss er at vi heller vil bli ødelagt av ros enn reddet av kritikk».

Dette sitat, samt en relativ lang biltur i fylket to dager i juli ga igrunnen en del stoff til ettertanke:

— Det var en del utrasninger av skråninger f. eks. ved stikkrenner som opplagt kunne bli farlige hvis en ved møting av større bil måtte utnytte de siste sentimeterne av vegens bredde.

— Det var overganger fra fast dekke til hullete grusveger som var svært dårlige, uten at dette var merket eller varslet på noen måte.

— Det var en del anleggsstrekninger som var dårlig varslet og kanskje også unødig dårlig vedlikeholdt.

Min konklusjon etter turen var således at vi både *kan* og *bør* gjøre bedre arbeid på dette feltet. Vi må prøve å sette oss inn i den situasjon en ukjent bilist vil være i. Det hjelper lite at vi selv vet om at en stikkrenne er svak og at vi derfor *selv* unngår å kjøre for langt ut på kanten. Det hjelper ikke at vi *selv* vet om at vi kommer til en kurve der det er mange store hull og at vi derfor slakker litt ekstra av på farten. Disse forhold må enten utbedres eller så må også den vanlige trafikant så langt mulig gis de samme opplysninger som vi har. Vi må ikke strekke bestemmelsene om at «trafikantene skal ferdes varsomt» så langt at vi forventer at de skal være forberedt på hva som helst. En engelsk håndbok som jeg nettopp har fått har en tittel som oversatt til norsk vil lyde omtrent slik:

Positiv rettleiding til trafikantene.

Hovedtanken i denne håndboken er at vi skal forsøke å tenke på hva vi *kan* gjøre for å rettlede og hjelpe trafikantene og ikke bare hva vi etter loven er pålagt å gjøre.

Tromsø, juli 1975.

Gunnar Eigeland

VEG-SPORT



FINALELAGET I MOSS:

Bak fra v.: Almar Leirbakk, Arne Fossbakk, Kjell Nyheim, Andreas Setsaa, Kristian Olsen, Arild Teigen, Elling Eriksen
 Foran fra v.: Ernst Hansen, Arne Hemmingsen, Paul Jernberg, Ingolf Moan, Svein Johansen, Halvor Furnes.

FOTBALL LOKALT:

VEG spiller i 1. div. og resultatene hittil i år er disse:

VEG - POSTEN 1	3-0
VEG - LÆRERNE	1-3
VEG - SAS	3-1
VEG - TROMSBUSS	5-0
VEG - KOMMUNEN 1	1-2
VEG - BJØRN 1	3-0
VEG - TABI	3-0
VEG - BITSÅ	3-1

Dette gir 12 poeng og 22-6 i målforskjell og vi konstaterer en hederlig 2. plass på på tabellen.

I cupen har VEG spilt en kamp:
 VEG - TABI 7-0

FOTBALL VEGCUPEN

I år som tidligere — VEG kvalifiserte seg fram til finalen i vegcupen — med disse resultatene:

Finnmark - Troms	0-1
Troms - Nordland	3-1

Semifinalen Rogaland-Troms endte 4-5 etter ekstraomgang og straffespark. Men i finalen måtte vi se oss slått med resultatet 0-2 til Vegdirektoratet.

Finalen foregikk i Moss 23. august.

FORSINKET SKIREPORTASJE

Høsten er kommet og en ser «VEG's» aktive skiløpere ute i skog og mark hvor de sørger for at formen bygges opp til vinterens skirenn. BIL «VEG» avdeling Harstad tenker ikke bare på de aktive skiløperne, og inviterte til skirenn den 19/4-75 hvor idealtid og avstandsbedømmelse var hovedsaken for å få til en hyggelig skidag både for de ansatte og deres familier. Deltakelsen var god og deltakerne mente at dette gav mersmak. Været var fint og det ble en hyggelig skidag som avslutning på skisesongen. Når resultatene ikke har rukket å bli kjent i «VEGSTIKKA» tidligere så får resultatet bli kjent nå og samtidig minne om at vi til kommende vinter skal holde oss i form ved å bruke skiene flittig.

Det var en klasse og her er resultatet for de beste:

Nr. 1 Gulli Flakstad	avvik	1,09	min
Nr. 2 Inger Meti	»	1,44	»
Nr. 3 Jan Jørgensen	»	1,46	»
Nr. 4 Erna Nilsen	»	1,49	»
Nr. 5 Nanny Bernhards.	»	2,02	»
Nr. 6 Asbjørn Nygård	»	2,17	»



Gulli Flakstad fra bilkontrollen først ved premiebordet også

Premiebordet var stort og det ble delt ut 30 premier.

Ky:

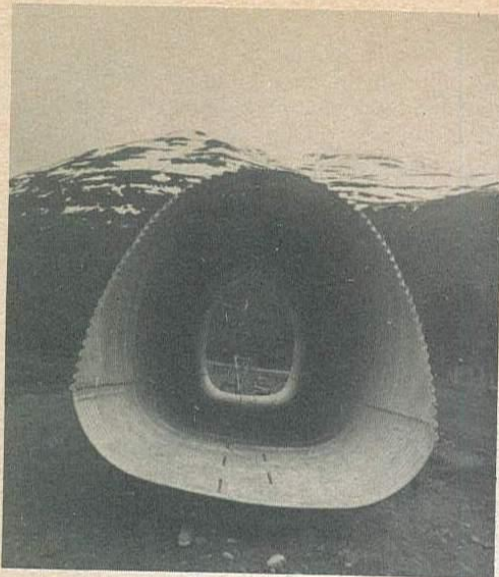
Dagros — nå også i planfri kryssing

I løpet av inneværende år vil flere korugerte stålør som skal fungere som jordbruks- og husdyrunderganger under riksveger, være kommet på plass her i Troms fylke. Man vil finne en på Kvæfjordeidet under riksveg 850, mens flere av dette slaget er planlagt i forbindelse med de pågående arbeider med omlegging av E-6 i Bardu på strekninga Høgtverrelv — Tune.

På vedstående foto ser vi en av de sistnevnte, fotografert før den er kommet på plass. Den har noe større dimen-

sjoner enn en vanlig husdyrundergang og skal plasseres ved Utby. Lokalkjente vil gjenkjenne omrisset av Storalå i bakgrunnen.

De som har rede på det, opplyser at materialkostnadene til en vanlig husdyrundergang kommer opp i beløp av størrelsesorden 50 000,- kroner. Transport og montering kommer snart opp i et tilsvarende beløp. Dersom undergangen må senkes under terrengnivå, kan det oppstå betydelige anleggskostnader i forbindelse med bortledning av



Dagros var ikke tilstede — ønsket heller ikke å komme i avisen

vatn o. l. I vanskelige tilfeller kan man risikere at kostnadene fordobles enda en gang før man er ferdig.

Troms er slett ikke det første fylket hvor det er bygd jordbruksunderganger etter denne konstruksjonen. Snarere tvert imot. På Østlandet er det bygd en rekke husdyrunderganger. Onde tunger hevder at det aldri har vært kyr inne i mange av disse undergangene i det hele tatt! Det påstås at de tvert imot fungerer som meget kostbare garasjer og lagerskur.

Jordbruksunderganger er fordelaktige ut fra trafikksikkerhetsmessige vurderinger. Dessuten er de selvfølgelig av meget stor betydning for gardbrukere som er avhengig av å krysse sterkt trafikkerte veger i forbindelse med drift av eiendommene.

Man må vel kunne se bygging av slike underganger som et uttrykk for at vegmyndighetene etter hvert, i større utstrekning enn tidligere, begynner å se

sin virksomhet i sammenheng med omgivelsene. Mange problemer vil kunne avbøtes ved relativt enkle tiltak av for eksempel anleggsmessig karakter.

Spørsmålet er bare: Hvor langt går vårt ansvar? — Det bør vel kanskje gå noe lenger enn 3 meter fra vegkanten?

Renessanse for trillebåra?

Det har nå lenge vært slik at en hest har vakt oppmerksomhet utenfor trav- og andre veddeløpsbaner — for ikke si når de er påtruffet i arbeide her og der.

Og trillebåra har vel lidd samme skjebne, men det har gått mere — redskapen har vært for liten i omfang. Og ikke har den vært i bruk i fang. Og ikke har den vært i bruk i konkurranseøyemed heller.

Men at den fortsatt kan være det best egnede redskap i gitte situasjoner — det fikk da Rolf Aune bevist på fv. Ervik-Kasfjord.



Skjellsteiner

Ned gjennom tidene har vi nedkalt store mengder urettferdig harme over våre arme hoder på grunn av skjellsteiner og andre gjenstander som er forsvunnet på grunn av etatens virksomhet. All den stund offentlig veg i stor utstrekning fungerer som grense og fast referanse i forbindelse med grensebeskrivelser, sier det seg selv at det ikke kan gjøres nevneverdige inngrep langs eksisterende veg før grensemerker raseres.

Egentlig er dette et irritasjonsmoment i forhold til våre mange naboer som langt på veg burde være unødvendig. Ved utvisning av en viss aktpågivenhet burde det være mulig å registrere, flytte, eller i alle fall sikre, flertallet av de grensemerker man kommer i berøring med. Et positivt samarbeid med grunneierne burde være mulig.

Når det gjelder disse spørsmål, vil nødvendigvis folk ute i driften bli nøkkelpersoner. Flytting og sikring av grensemerker bør helst skje før Brøyt'en har jafset med seg hele skjellsteinen.

Den enkleste måten å gjøre dette på er å få med seg grunneierne på stedet og sette ned et nytt merke i sikker avstand fra anleggsmaskinene. Det nye merket må, så sant det er mulig, plasseres i eiendomsgrensa. Man kan godt bruke den gamle skjellsteinen, men jernbolter gjør også nytten. Kors i fjell er bra saker.

Det nye merket må måles inn i forhold til det gamle, og det må lages en beskrivelse av flyttinga.

De berørte grunneierne må skrive under på at de er enig i at det nye merket står i eiendomsgrensa. Dette bør attesteres av 2 personer.

Innen Vegstikka går i trykken vil

forhåpentligvis alle oppsynsmanns- og vegmesterkontor ha fått tilsendt ferdigtrykte skjema til bruk ved slike anledninger. Disse skal så sendes til vegkontoret i Tromsø, hvor man vil besørge behørig registrering ved tinglysing. Kommer man ut for skjellsteiner som må flyttes, er det således bare å varsle vedkommende oppsynsmann.

La oss håpe at vi får litt bedre «sving» på disse sakene for ettertida. Det krever imidlertid at hver enkelt er oppmerksom på problemet og går aktivt inn på å hindre at skader oppstår. — Lykke till!

Moral: Man kan være ortodoks kommunist og likevel godta at skjellsteiner har en funksjon i dagens samfunn.

Ky.

Nytt fra administrasjonen

Nyinntatte ved bilkontrollen:

Randulf Kristiansen er tilsatt som bil-sakkyndig II ved bilkontrollen i Tromsø. Ranveig Finnøy er tilsatt som kontor-assistent i 1/2 stilling ved bilkontrollen Tromsø, avd.kontor Finnsnes.

Fratredelser i distriktet:

Følgende tjenestemenn i distriktet er fratrudd, eller vil fratre 1. og 2. kvartal 1975, etter oppnådd aldersgrense:

Hartløf Hartløfsen, Gausvik
Marinius Martinussen, Lundenes
Anton Borch, Lyngseidet
Harald Jakobsen, Aspelund
Annar Johnsen, Hamnvik
Peder A. Pedersen, Meistervik

Simon Kildal, Grovfjord
Arthur Johansen, Tennevoll
Ivar B. Hanssen, Tovik
Helge Hemmingsen, Sjursnes
Birger Svendsen, Myrlandshaugen
Martin Svendsen, Fosbakken
Olav Ursin, Myrlandshaugen

Fratredelser ved vegkontoret:

Gustav Darén og Ivar Bjørnsund, som begge har hatt permisjon fra sine stillinger som ingeniører, har nå sagt opp.

Nyinntatte ved vegkontoret:

Svein Jarle Hansen som avdelingsingeniør og Gunn Inger Næss som kontorassistent (vikar).

NYINNTATTE I UTEDRIFTEN

Harald Lande, Skognes, er tilsatt for tjenestegjøring i vedlikeholdsdriften, område 4.

KONFERANSE ADMINISTRASJON/ OPPSYNSMENN 1975

Det årlige kontaktmøte administrasjon/oppsynsmenn finner sted 18. — 20. november på Finnsnes Hotell (Bondeheimen).

Konferansen vil i store trekk følge det opplegg som har vært vanlig for slike møter de senere år.

Vi ber i år som tidligere om at det blir sendt inn forslag om emner som ønskes behandlet — både for plenums-møtet og avdelingsmøtene. Har man ønsker om foredragsholdere utenom vegvesenets personale, bes også dette fremsatt.

Forslagene må være innkommet til 6. oktober.

Det vil ikke bli sendt ut annen melding om dette møtet, før den endelige innkalling.

NYE KONTORLOKALER

Vegkontoret er nå flyttet inn i nye kontorlokaler i Skippergaten, se også på omslagsside bak i dette nr. av Vegstikka.

DØDSFALL

Vegvokter Toralf Ellefsen, Grovfjord, døde den 19/4-75 nær 64 år gammel.

Han begynte i vegvesenet i 1940 med delvis beskjeftigelse og ble senere fast vegarbeider og formann på forskjellige anlegg i Sør-Troms. I 1965 overtok han som vegvokter i Grovfjord. Ved Toralf Ellefsens bortgang mistet vegvesenet en alltid tjenestevillig, selvoppofrende og tro medarbeider. Selv etter at han var merket av sykdommen som førte til hans bortgang gjorde han sitt beste for å skjytte det arbeide han var satt til å utføre.

Ved Toralf Ellefsens død har vi mistet en god venn og arbeidskamerat.

Verkstedarbeider Nickolai Enoksen er død, bare 58 år gammel. Det var under en av sine mange fisketurer i Burfjordelva at han plutselig falt om, og livet sto ikke til å redde.

Enoksen hadde ca. 24 års tid i vegvesenet. Like etter krigen begynte han som høvelkjører, men senere ble han mest engasjert som plogreparatør ved verkstedet i Burfjord. Han var en meget flink sveiser, og hans egen metode for påleggssveising av knuseplater vakte i sin tid ganske stor oppmerksomhet blant fagfolk.

For noen år tilbake gikk han opp til fagprøve, som han klarte uten vanskelighet.



Arbeidslederens 5 minutters verneprat

Smøring og vedlikehold

Det er vel ingen i bedriften som føler seg mer tilfreds enn jeg, når alle maskiner og alt arbeide går jevnt og trutt og uten vansker. Jeg er virkelig interessert i høy og god produksjon — og det får man ikke med maskiner som ikke er i arbeide. Jeg sier dette for at dere skal forstå, at når jeg likevel setter en maskin ut av arbeide, så må jeg ha

Som så mange andre fikk dessverre også Enoksen problemer med hjertet og dette var muligens en medvirkende årsak til hans alt for tidlige bortgang.

Formann Jenvald Marthinsen, Mikkelvik, er død bare 48 år gammel.

Marthinsen drev i sine unge år mest fiske og fangst i kombinasjon med gardsbruk. Da vegutbyggingen på Ringvassøya kom igang, ble han vegarbeider på heltid, mens gardsbruket ble holdt vedlike mest på kveldsarbeide og i ferien.

Det ble snart klart at en her hadde fått en ualmennelig dyktig og solid medarbeider. Jenvald Marthinsen ble derfor den selvskrevne formann for arbeidslaget på en rekke anlegg og senere i vedlikeholdsdriften.

En god medarbeider er gått bort. Han vil bli dypt savnet såvel av vegvesenet som av sine arbeidskamerater.



en grunn for det, en god grunn.

Det er få maskiner som kan holdes jevnt gående uten litt olje eller smøring en gang iblant.

Men så er det noen som mener at man kan foreta smøring, renhold, innstilling og reparasjon mens maskinen er i gang. Tro meg, det er dårlig politikk.

For, en maskin som er i gang kan lett skade, lemleste eller drepe den som prøver seg med slikt.

Derfor: følg regelen om at maskinen skal stanses, og komme helt til ro, før du gjør noe i nærheten av de bevegelige deler av den.

Riktignok vil produksjonen gå noe ned mens maskinen står, men det veies opp av at du unngår faren for å bli grepet av tannhjul, aksler og valser i maskinen. Et skår ikke større enn at det kan stelles ved førstehjelpen, eter lett opp verdien av den produktive tid som går tapt mens du har maskinen stoppet for nødvendig smøring etc.

Skade så stor at du må på sykehus, vil koste deg og bedriften mange ganger mer enn du kan vinne inn i løpet av hele livet ved å ta sjanser ved maskiner som er i gang.

Men husk, det er ikke bare å slå inn bryteren og koblingen når du starter en maskin. Du må først være klar over om andre er langt nok vekk fra de maskiner og maskindeler du setter i gang. Og du må også være sikker på at du ikke ved dette bringer noen del av din kropp i farlig nærhet av bevegelige maskindeler eller spenningsførende utstyr. Din sikkerhet krever at du tar de nødvendige skritt for at strømmen ikke tilfeldig blir slått på av andre, som ikke er oppmerksom på at du befinner deg i et farlig område.

Ved visse strømkretser eller maskiner finnes særlige sikringsinnretninger.

Til Arbeidslederen:

Hvis det finnes spesielle anordninger for løsning av brytere eller andre innretninger, så ta dem under nærmere omtale på dette punkt. Hvis din maskin ikke har slike særlige innretninger, eller om jeg ikke har gitt spesielle regler for en bestemt situasjon, bør du huske på følgende:

1. Sørg for spesielle tiltak for å sikre deg at maskinen ikke blir startet mens du arbeider i den. Slike tiltak kan f. eks. være som følgende. (Arbeidsledere: Velg lignende anordninger som er i bruk i bedriften): Å sette en varselplakat på bryteren eller koblingen som vakt. Fjern en sikring slik at strømtilførselen fullstendig avbrytes. Varsle de som er i nærheten, eller som kan komme til om hva du akter å gjøre. (Arbeidsleder: Tilføy andre brukbare eksempler.)
2. Legg aldri skrunøkler eller annet verktøy på maskinen på en slik måte

at de kan kastes ut ved plutselig start av maskinen.

3. Hvis dette arbeid krever at du må stå i, eller nær en ferdselsgang, hvor det er truck-trafikk, så sett opp et varseltegn eller en avsperring, eller still en annen som vakt som kan varsle truck-førerne om hindringen.
4. Sett aldri på strømmen til, eller start aldri noen del av et maskineri, uten at du er aldeles sikker på at ingen andre arbeider innen dets farlige områder. Den beste regel er denne: aldri å arbeide med eller ved en maskin uten at du har fått til oppgave å utføre nettopp det arbeide.
5. Du skal aldri smøre, innstille eller reparere en maskin uten at du har det som spesielt oppdrag fra arbeidsledelsen. Mange av disse arbeidene bør bare utføres av spesielt opplærte vedlikeholdsarbeidere.



VEGKONTORET

ER NÅ FLYTTET
TIL SKIPPERGATEN 35

Telefon som før (083) 84 066

Postadresse som før:

Postboks 615 – 9001 Tromsø

ALLE AVDELINGENE ER NÅ SAMLET I SKIPPERGT. 35

LØFT RIKTIG..



LØFT MED BENA!