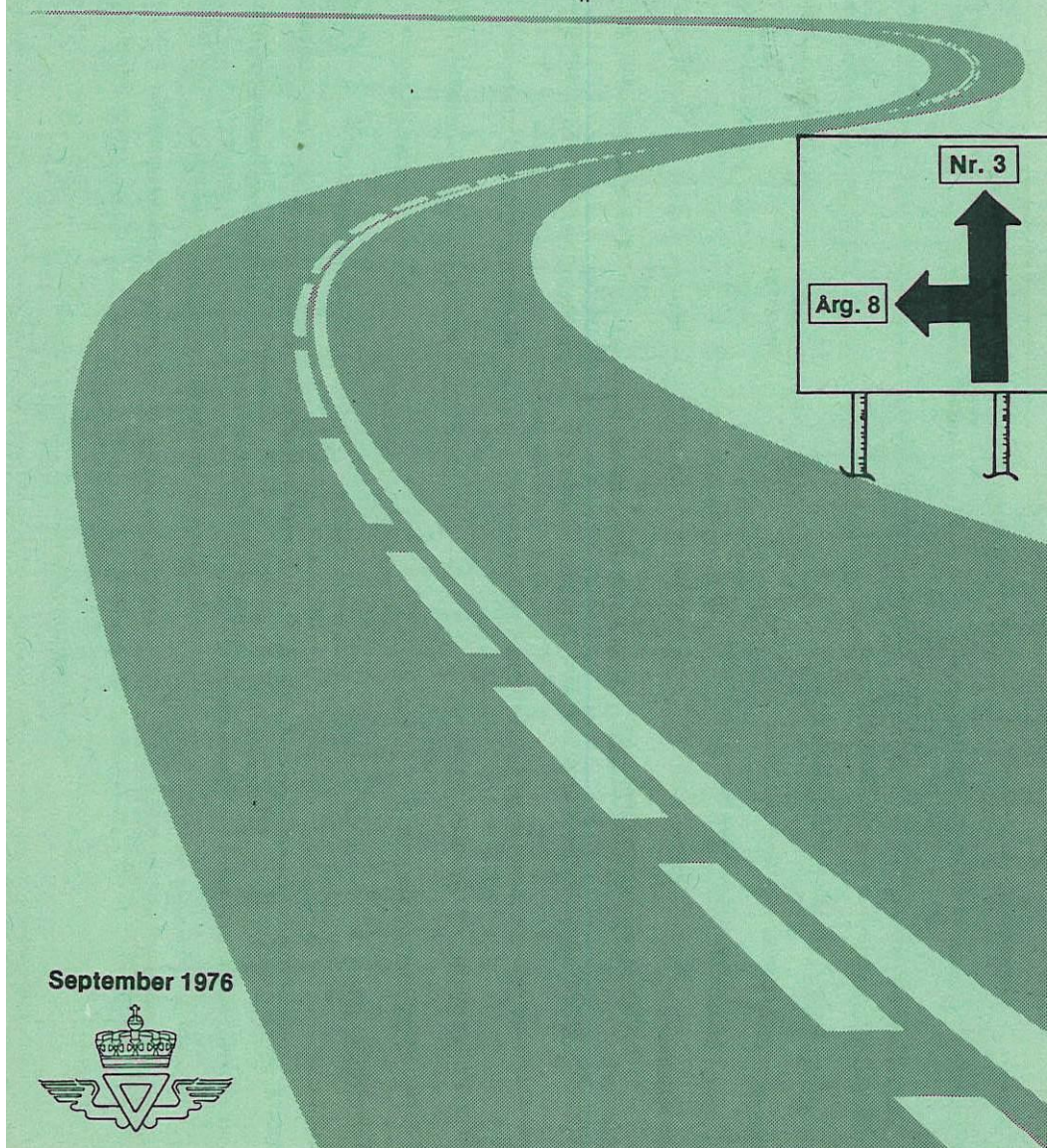


Veցs Իկկա



September 1976



Vegs ikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 3 September 1976
8. ARGANG

I redaksjonen:

Olve Reiersen
Anna Josefsen

Redaksjonsråd:

Overing. Gunnar Berntsen
Oppsynsmann Olav Berglund
Verkstedarb. Åge Seppola
Jordskiftekan. Gaute Kydland
Bilsakkyndig Odd Halvorsen

Utgiver:

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk:

Harald Olsens Trykkeri

Opplag:

1350 eksemplarer

INNHold:	side
Velkommen	3
Bukkene Bruse — et eventyr eller	4
Fra vegkontorets arkiv	5
Biltilsynets stasjon på Finnsnes .	6
Basarveger og tunneler	7
Samarbeidsutvalget	11
Vegarbeid på samlebånd	12
Informasjonsfolderen som ble premiert	14
Meldinger og trafikkuhell	15
Vegtrafikken øker	16
Nytt fra administrasjonen	18
Veg-sport	20
Ro, ro til	21
Bruk bil-beltet	22
Opplæringsutvalget	23
Fra vernelederen	24
Utbedring i Skibotndalen	25
Vatn	26
Innfallsporten til Kaperdalen	27
Historien om Svanelv bru	28
Bruåpning ytterst i skjærgården .	30
Oppsynsmannskonferansen	30
Vi gratulerer	30

Velkommen!

Hvorfor fellesmøter for samarbeidsutvalgene i Nordland, Troms og Finnmark?

Mange har nok lurt på det — har vi ikke nok med våre egne problemer — de store landskonferansene for SU dekker vel ellers fellesinteressene?

Fra gammelt av har det jo vært slik at jo lengre man befant seg fra sentrum, fra sine overordnede myndigheter, jo større oppgaver måtte man pålegge seg selv — det var nødvendig å ta avgjørelser, foreta disposisjoner på kort varsel, hvis maskineriet ikke skulle gå i stå.

Slike spørsmål er det nok blitt mindre av etterhvert allehånde kommunikasjoner har utviklet seg, men fremdeles eksisterer problemet i enkelte strøk av landet — ikke minst i Nord-Norge.

Fylkene i Nord-Norge har nokså like klimatiske forhold, lang vintersesong og tilsvarende kort sommer — forhold som setter sitt preg på all utarbeidsdrift.

Vi har en særlig spredt bosetting og i tillegg hører vel landsdelen til de strøk av landet som er mest sårbar når det gjelder å opprettholde en kontinuerlig sysselsetting.

Dette er noen av de problemer som særlig merkes i Nord-Norge og vi vet at de også merkes i vegetaten her nord — problemer vi er nødt til å ta hensyn til i vår daglige drift.

Vi må ofte finne løsninger ut fra de lokale forhold, ut fra våre lokale forutsetninger. Her finner vi vel kjernen i ideen til disse fellesmøtene — 3 fylker kjempende med noenlunde samme problemer under forholdsvis like situasjoner. La problemene drøftes i felles forsamlinger og i forvisning om at vi taler samme språk plukke ideer og erfaringer hos hverandre.

Når Samarbeidsutvalgene i Nordland, Troms og Finnmark i dagene 1. og 2. september d.å. møtes i Harstad er det fjerde gangen dette skjer i organiserte former — vi har altså begynt på en ny runde etterat vi for 9 år siden hadde første samlingen i Tromsø og senere kom vi sammen i Alta og i Mo i Rana, d.v.s. hvert tredje år.

Ofte fellesproblemer synes ikke å ha tatt slutt — vi finner i årets program bl.a. «Sysselsettingsproblemer for vegetaten i Nord-Norge», og vi finner emnet «Kontaktforhold mellom vegetatens sentralmyndigheter og vegadministrasjonen i Nord-Norge» — to emner som er særlig knyttet til fellesmøtets ideer.

Men også de andre emnene — «Samarbeidsutvalgets arbeidsmåte tidligere og i fremtiden» og Samarbeidsformer for Biltilsynet, Vegetaten og Politietaten» rommer store muligheter for også å kunne bli belyst ut fra de lokale forhold her nord.

Det er kanskje ikke så merkelig at vi stiller forventninger til dette møtet — forsamlingen er nemlig denne gang forsterket med Hovedsamarbeidsutvalget som for første gang besøker Nord-Norge.

Vi ønsker alle møtedeltakere og gjester hjertelig velkommen til fylket og Harstad, til et givende møte!

Bukkene Bruse – et eventyr, eller ?

I Nordlys den 24. juni i år har M. Ertsø en fornøylig fremstilling i eventyrstil om bruk av sperrebukker — om «Bukkene Bruse» — her er en smakebit:

«Bukkene kjente ikke til dette veivesenet, og derfor trampa de trøstig i vei og skulle over brua. Rett forbi brua var det et hol i veien. Da bukkene skulle forbi, var vesenet der og greip den ene av bukkene og satte han til å passe holet i veien. Og der blei bukken stående og spekulere på hvorfor ikke vesenet heller hadde fylt litt grus i holet. Og det er det mange andre som også har spekulert på.»

Og de andre to bukkene trampa videre — tatt i nakken og satt til pass av hull og grøfter de også.

Vi samlet så alle trollene og de andre vegfolkene, ikke Bukke Bruse, de måtte pent stå vakt de, og så leste sjefen dette eventyret om Bukkene Bruse pånytt, slik at alle skulle få høre dette.

Etter dette eventyret klappet alle vegfolkene i hendene, og de lo og slo seg på maven og syntes det var et ovlig gøyalt eventyr.

Inntil en vegvokter rakte handa i været og forlangte ordet:

—Æ trur han driv ap med oss, han æventyrfortellaren — og det var det mange andre vegfolk som lurte på også.

— for aille trebukkan fra ifjor va' tatt a' snyskreat, så det va'kje trebukka på veian i år.

— Men da er det bare holene og grøftene over vegen igjen da, spurte sjefen, og så seg rundt i forsamlingen.

Ingen svarte, og mange bare så ned,

tydelig litt beskjemmet. Noen tenkte også at kanskje skulle vi ha vært litt snillere med Bukkene Bruse, så har de sloppet og stått der i all slags vær.

—HVA!!?? tordnet sjefen, og det var som å høre trollet i det ekte Bukkene Bruse-eventyret.

men da var det en vegmester som tok mot til seg. Han pekte på sjefen og ropte rasende:

— Skaff du oss bare pænga, så ska' nok vi klar å fylle holan med grus.

— Dette var det verste eventyr jeg har hørt, sa sjefen og fór på dør.

Men bak ham skratte vegfolkene så taksperrere slo sprekker. Så mange artige eventyr hadde de ikke hørt på år og dag.

Honnør til vegvesenet

Under fylkestinget i juni i år, ga forsamlingen i vedtaks form vegvesenet og dets mannskaper honnør for godt utført arbeid i et klimatisk vanskelig driftsår. Honnøren ble særlig brøytemannskapene til del for at de maktet å holde vegnettet åpent.

Ikke bare i trykte vedtak fikk etaten ros, fra talerstolen fant særlig kvinnene i fylkestinget fram til spesielle aktiviteter og standpunkter vegvesenet hadde og som var verdt å støtte.

Bl.a. ble fremhevd det gode etatsmiljø med allsidige bedriftsidrettstil-tak, holdningen til avkjørselssaker og at man ved trafikkulykker ikke burde være så snar til å legge skylden på vegene.

Fra vegkontorets arkiv

For 100 år siden

Vi legger merke til at det i år, når vi starter opp arbeidene med utbedringen av rv. 851 Brandvoll-Sjøvegan, er 100 år siden denne vegen ble påbegynt. Den 25. mars 1876 skriver nemlig DEPARTEMENTET FOR DET INDRE, som det dengang het, bl.a.

« — meddeles Dem herved Bemyndigelse til at lade paabegynde Veianlegget fra Øvrevand til Søveien i Salangens Herred, hvortil ved kongelig Resolution af 11.te December 1875 er tilladt anvendt indtil 2.363 Spd, efter den i Skrivelsen foreslæede Plan».

Og arbeidet ble startet, men først hadde Salangen formannskap behandlet spørsmålet om grunnavståelser og distriktsbidrag. En protokollutskrift av 23. juli 1872 syner at det har vært ulike meninger og at kirkens menn dengang som nå, var involvert i lokalpolitikken. Det heter bl.a.:

«I Anledning denne Sag fattedes efter adskillige Discusioner med 8 mod 3 Stemmer, Kirkesangeren var fraværende, men tiltraadte senere, saadan Beslutning:»

Og den beslutningen omfattet erstatning for grunn, gjerdehold, grustak og jordskader utenfor veglinjen, samt en tiendedel av de medgatte anleggsmidler som distriktsbidrag.

Det er oppsynsmann P. Joramo som skal lede arbeidet i marken, han har visst en høy stjerne hos vår venn amtsingeniør Tygen. Joramo blir sendt sydover om vinteren for diverse oppdrag, det gjelder å skaffe folk og nye og høvelige redskaper, bl.a. «betinget 3 Gruskjærrer leveret paa Dampskibsbryggen for 13 Spd 60/» og »Jeg har 5

Mand med, deriblandt en Smed». Dette skriver han fra Trondheim i mars 1876, og han nevner også: «Med Dampskipet Haakon Adelsten sendes en liten Budt Smør merket Hr Ingeniør Tygen, Tromsø. Konen på Dombaas som jeg kjøpte den af har begyndt at bruge af den da jeg kjøpte den og det er saaledes taget Hul i Smøret».

Så det var mange slags oppdrag en tjenestemann fikk i de dage. Men så har det nok hersket et særdeles godt forhold mellom ham og sjefen, i midten av desember samme år skriver han i forbindelse med en arbeidsrapport:

«Med Dampskipet Senjen sendes i dag nogle Ryper til Erinding om den snart forestaaende Jul».

For 50 år siden

Troms vegvesen var i de dager rene industribedriften også — vegvesenets smie — forløperen til verkstedet i Harstad — produserte tilhengervogner for traktor i et såvidt stort antall at man i 1920 solgte 10 stk. til Sør-Trøndelag vegvesen.

Og nå vil vegvesenet der selge vognene tilbake til Troms for kr. 500,— pr. stk. — de har nemlig gått over til biltransport.

Men, nei takk! Vi har tilstrekkelig med vogner her, selvom tilbudet var gunstig, skriver vi tilbake.

I 1926 ser vi ellers at «Bevilling til offentlig befordring av passasjerer og gods mod motorvogner i rute» inneholder en rekke påbud og retningslinjer og i punkt 13 heter det bl.a.: «Der skal

kjøres slik at veien skaanes mest mulig. Hjulspordannelse søkes undgått».

Tilvirkning og salg av brennevin i Bardu har vakt et visst oppstyr, ifølge lensmannen har endel vegarbeidere forklart at de et par uker før påske 1926 drakk endel denaturert sprit som angivelig skulle være tatt fra et skap i vegvesenets brakke ved Skoelven og lensmannen spør om det savnes noe sprit. Forespørsel er sendt videre og vegkontoret kan svare at «ifølge indhentede opplysninger fra opsynsmændene P. Heimdal og K. Breivig savnedes der ikke denaturert sprit ved veianlegget Sætermoen — Maalselv gr.»

Det var vel etter en sådan fest ikke så greit å redegjøre for hvorfra tømmermennene kom.

1926 er året for anskaffelse av spesi-

ell grusbil til vegvesenet. Det blir skrevet til Vegdirektøren og bedt om råd og det svares at det nå finnes flere biltyper med tippanordninger. «Dog synes biltypene Fiat og Dennis at ha en noget svak motor og ramme for tilhængerkjøring. Fortrinnsvis anbefales G.M.C. — K 32». Og dette passer oss øyensynlig, for den 2. juli 1926 bestiller vi en sådan. Bilen har i første omgang vært tenkt brukt på anleggene Storfossen - Kollen og Tennevoll - Sjøvegan, men disse anleggene synes ikke å ha vært pr. kasse på den tiden, for samtidig med bestillingen bes om tillatelse til å betale kjøredningen over anlegget Sama - Gåre. Det blir da anført at dette anlegget senere vil få god bruk for grusbil.

Og prisen — kr. 15.925,— ÷ 5% rabatt.

Biltilsynets stasjon på Finnsnes

er flyttet inn i nye lokaler i Finnfjordbotn.

Forskjellen fra de provisoriske innretninger de hittil har måttet klare seg med, er både til å ta og føle på.

Da «Vegstikka» var innom forleden, fant vi bilsakkyndig Randulf Kristiansen fra hovedkontoret i Tromsø som vikarierende bestyrer for avdelingskontoret her, og det var tydelig at både han og kontorassistent Aud Nerdal Rydningen var fornøyd med forholdene.

Riktignok var ikke kontrollhallen ferdig utstyrt, men dette ville nå bli ordnet forholdsvis snart.

Også publikum merker forskjell i høy



Besøk i vegmesterområde 4:

Basarveger og tunneller

Når midnattsolen skinner, småseien sprett og ærfuglen driver elskov i fjæresteinene, da finnes det ikke maken til stedene på ytre Senja, sa en lokalbåtskipper.

Javel, men skal man vite hvorfor nødrene er så sterke fra disse folkene på ytre Senja, bør man ikke i midnattsol og sommer dra en tur med TFDS's turistruter rundt her, men man

bør reise i 9 av årets 12 måneder fra Kjerringberget og rundt til Hekkingundet og se gjennom 12-15 timer kvinner og barn i sjøsjukens kvaler kastet mellom løse melkespann og annet som reker rundt, sa en politiker i fylkestinget under en vegdebatt først i 1960-årene.

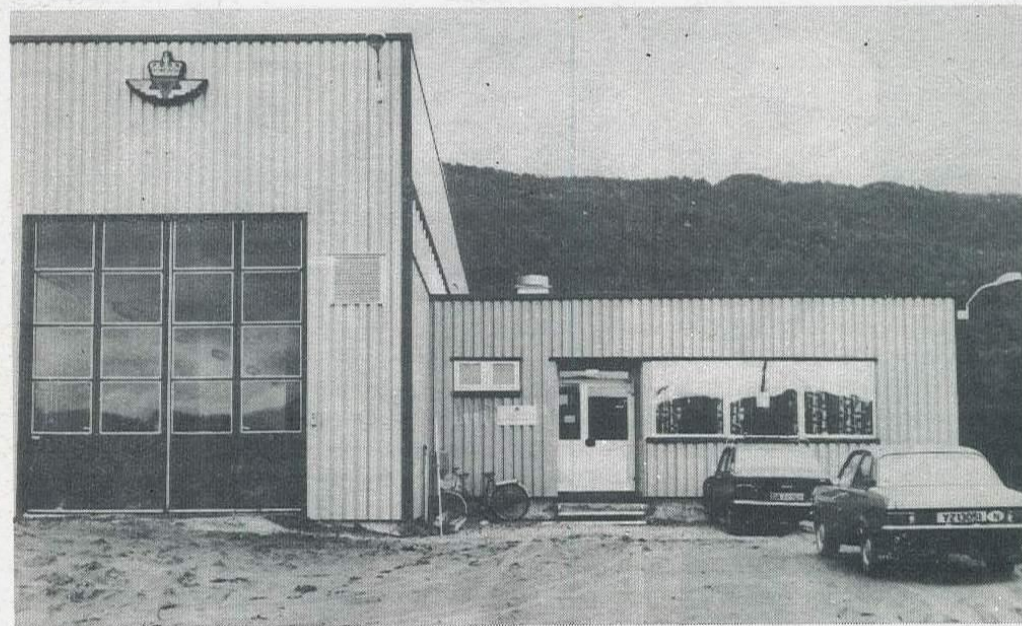
Det var kontraster — og Senja preges også av kontraster — barsk utterside

grad og i innredningen av kontorfløyen er det da også tatt hensyn til at hos biltilsynet vanker et stort publikum.

De nye lokalene er et leieforhold, inngått så tidlig at det alt på plansta-

diet ble laget som et spesialbygg (tilbygg) til dette formålet.

I billedmontasjen vises avdelingens eksteriør samt Randulf Kristiansen i arbeide.



med skarpe fjell og fjorder og ikke minst storm, mens de indre eller østlige strøk omfatter slak frodige lier og sørlandspreget skjærgård i syd. Og nå etterhvert bygges det ut et ganske omfattende vegnett som bl.a. med alle de tunneler som er planlagt vil gjøre Senja mer og mer lik en sveitserost.

Men skal disse kommunikasjonsmessige hardt prøvede menneskene som bor på yttersiden av Senja gis samme mulighet som folk i det øvrige land å komme seg fram landverts, ja så må man finne seg i alle disse hullene gjennom fjellet

Men fra en vedlikeholdsmanns side, fortøner alle disse tunnelene seg ikke alltid bare hyggelig.

— Særlig har forholdene i Ørnfjord-

Arne Andreassen og Vegmesteren.



tunnelen vært ille i lang tid nå, sier vegmester Kåre Liland og fortsetter — de tetningsarbeidene som har pågått ganske lenge, synes ikke å ha hatt den ønskede virkning fullt ut, men det er å håpe at forholdene etterhvert blir mere tilfredsstillende. Lekasjene gjorde det temmelig vanskelig for bilistene i vinter, et veritabelt isdekke og når vi vet at vegbanen i tunnelen har et stigningsforhold på 1:12,5 så må man forstå at det kan oppstå problemer.

Vi måtte vinterstid høvle i denne tunnelen i å 2 ganger ukentlig og det har også vært nødvendig med ekstravakt om søndagene.

Og vi har ved selvsyn konstatert at det ved tunnelåpningen var skiltet med fareskilt nr. 112, glatt kjørebane! Innendørs!

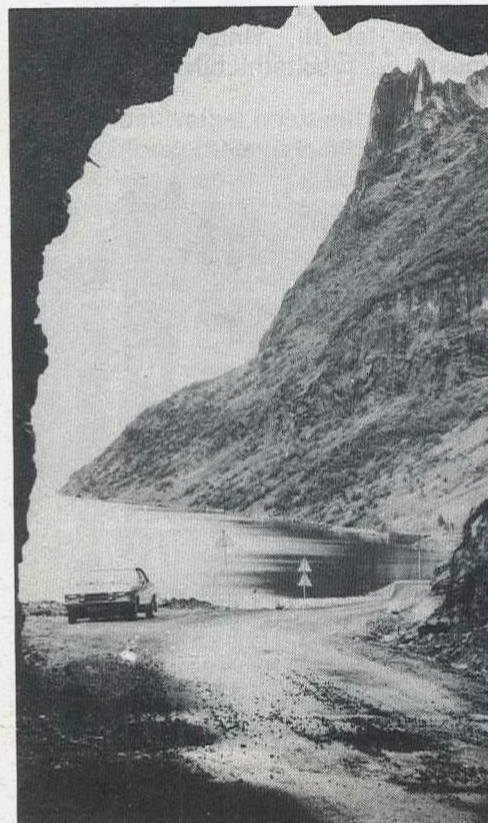
Liland fortsetter:

— Sveitserostbetegnelsen er nok ikke av vegen, idag 3 tunneler, ytterligere 5 ligger i anlegg under arbeid, og når vegen til Husøy skal prosjekteres i detalj, vil man nok oppdage at heller ikke i denne vegruten vil tunneler mangle.

Men det er vel en skjebnens ironi, jeg fikk æren av å sprengte fylkets første tunnel, den lille du vet i rv. 86 nær Hamn i Senja, og nå får jeg tunneler i fleng rundt meg. Hils forresten Knutsen & Ludviksen, her er husrom nok både for dem og grevlingen.

— Men Liland, vegene dine er nå ikke bare tunneler, 370 km idag, fore-

Fra Ørnfjordtunnelens åpning.



«Alt dette vatnet kommer fra Ørnfjordtunnelen».

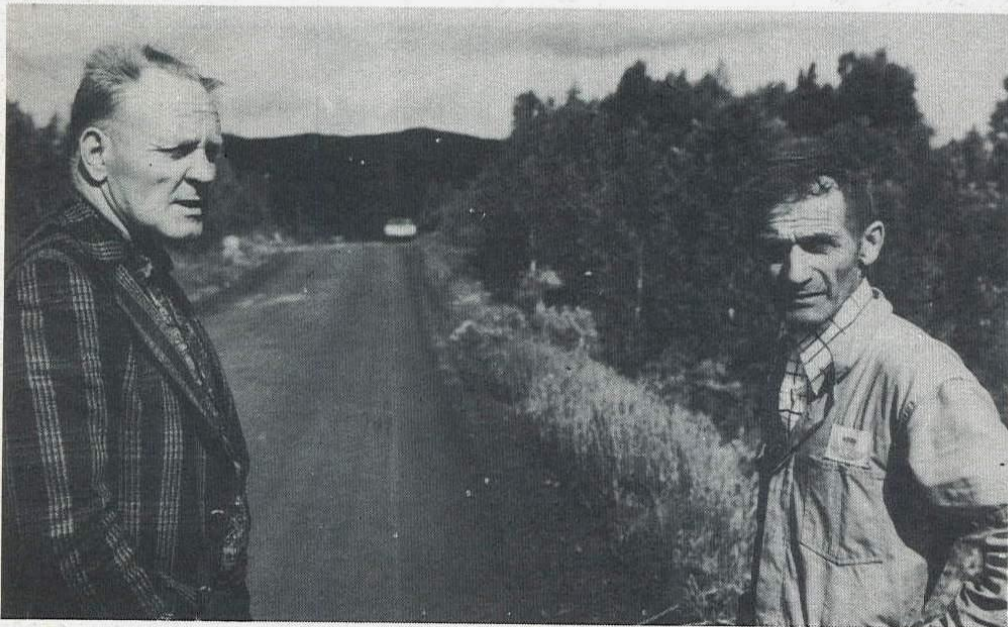
løpig et par isolerte områder, Senjehopen og Sifjord, det må da likevel være et trivelig vegnett å stelle med her på Norges nest største øy?

— En tur på kryss og tvers av Senja er en fin opplevelse når vær og veger holder mål. Men husk at det aller meste av vegnettet her er grusveger, og svært mange av disse gamle veger, bygget for helt andre trafikkforhold enn idag. Bygget for å øke jordbruks tiltakene, med dugnadsinnsats og basarvirksomhet som tilskott til heller magre offentlige investeringer. Det manglet ikke vilje og pågå-humør hos lokalbefolkningen i de dager for å få framført veg, det har jo Arne Andreassen så treffende skildret for oss i «Vegstikka»

for noen år siden. Men det var fremkomstveg først og fremst med tanke på hestetrafikk, det er klart dette ikke ikke idag. Problemene om våren med teleløsning og også i sterke regnværperioder, kan være ganske store for de som er avhengig av disse vegene. Det er derfor vi med glede nå konstaterer at også utbedringsarbeidene har nådd Senja, jeg tenker her spesielt på rv. 860 som nå skal bygges om. Så blir det vel litt mere av de «svarte» dekkene etterhvert, det trengs. Vi har ikke så flust med den sorten fra før, men til gjengjeld er det vel vi som har flest sorter, fortuten de vanlige sortene, har vi «Haugmoendekke», «Vegsjefdekke» og «Vedlikeholdssjefdekke», legger Liland spøkefullt til.

— Etterat brua over Gisundet ble bygget, er vel følelsen av å regjere på en øy borte, merker du ellers forandringer?

I prat med Bjarne Møller.



— den generelle vegtrafikken har jo øket betraktelig, det er det ikke tvil om, men for oss i vedlikeholdet merker vi det kanskje først og fremst i økningen i antallet søknader om avkjørsler til hus og ikke minst til hytter, brua er nok en betydelig faktor i denne utviklingen.

Med seg i vegmestertjenesten har Liland oppsynsmann Norvald Jakobsen.

— Vel, Liland, nå har du høve til å slå i bordet.

— Man skal vel være forsiktig med hva man sier når man selv er blitt politiker, men det var å ønske at politikerne fikk øynene opp for hvor meget det egentlig trengs av penger for å kunne yte et skikkelig vedlikehold av vegene. Ar etter år står vi nærmest på bar bakke økonomisk når sommerseongen tar til, vinteren sluker det meste og resultatet blir at mange av

vegene faktisk blir dårligere og dårligere for hvert år. Dette har sikkert mange sagt før meg så det er vel ikke til noen hjelp, men det skader vel kanskje ikke å gjenta dette.

Kåre Liland har valgt å bo i hjembygda, Skaland, og dit når han bare med ferje. Hver dag kl. 0545 tar han ferja til Straumsnes og tilbake er han først med ferja kl. 1645. Da blir det ikke tid til så mange fritidssysler, men som de fleste på ytre Senja med respekt for seg sjøl, båt og fiske må til. Og på sjøen tilbringer Liland mang en fristund, og fisk, det får han. Ifjor fikk han andre oppgaver i fritida, som

medlem i det nye kommunestyret i Berg, har han nok av dokumenter å pløye gjennom etterhvert. Og tunnelene forfølger ham, nyvalgt til nestformann i A/S Skalandstunnelene, selskapet som skal sette fart i planene om en ferjefri vegforbindelse for Skalandområdet til rv. 86.

— Du vet, idag som før, vi senjæværingar vet å lage blest om våre vegkrav. I gamle dager som jeg nevnte tidligere, dugnad, basar og rømmegrøt, i går aksjoner for Kaperdalsvegen, for vegen til Senjehopen og nå er det vår tur her, skal det være en aksje? slutter Liland.

Samarbeidsutvalget

Samarbeidsutvalget holdt sitt 3. møte i 1976 på Storsteinnes den 13. mai.

Av sakene merker vi oss at SU har godkjent de foreslåtte verneregler. Utvalget ba imidlertid om at det ble foretatt en mindre endring i redigeringen av forslaget, samt i reglene for lagring av vegmerkemaling og kjemiske stoffer.

Vi har også merket oss at SU stiller seg noe negativ til administrasjonens forslag til anvendelse av årets velferdsmidler og anmodet et arbeidsutvalg å utarbeide det endelige budsjett.

Et forslag til skjema for skiltvedtak fra Inge Iversen fikk full tilslutning i SU og forslaget bedømt til en premie på kr. 800,—. Det forelå også et forslag til nytt brøytekort, men ettersom dette griper inn i etablerte regnskapsrutiner, må forslaget bedømmes sentralt. SU anbefalte det premiert med kr. 400,—.

SU holdt denne gang også et kontaktmøte med tjenestemenn fra det nærmeste distrikt — det møtte da 41 utenom SU-medlemmene.

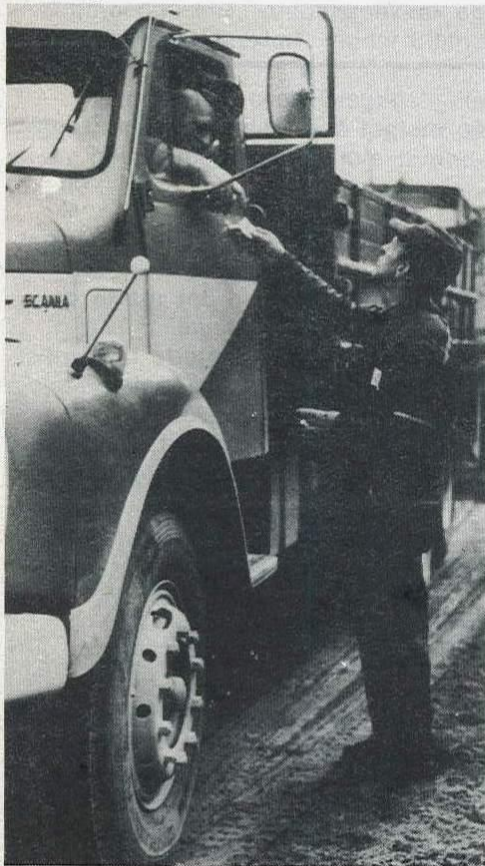
På dette møte orienterte bl.a. nestformannen, Eilif Os, om samarbeidsavtalen, vernelederen, Svein Liland, om vernearbeidet i vegvesenet, mens vegsjef Herleiv Solberg redegjorde for vegvesenets avkjørselspolitikk — det var viktig at de ansatte fikk den rette forståelse for bakgrunnen for vegvesenets holdning i disse sakene — nemlig trafikksikkerheten.

Disse innleggene og en senere spørretime førte til en livlig kommunikasjon og diskusjon mellom SU og salen, og da møtelederen, oppsynsmann Agnar Nilsen, avsluttet dette møte, kunne han konstatere at aldri tidligere hadde han opplevd en så engasjert og aktiv forsamling på slike møter.

Vegarbeid på samleband

Det er gjerne sånn at når ferietiden nærmer seg, så ligger forholdene mange steder slik tilrette, at det vil være formålstjenlig med å gi litt ekstra for å gjøre unna spesielle arbeidsoppgaver innen anleggene feriestopper. Ferdig med det — og klar for nye operasjoner når man så samles igjen. Man ser fordeler i forflyttingen i forbindelse med slike opphold i arbeidsdriften.

Ole Engen kvitterer for lasset.



Det går unna på parsellen Skøelv-Nordstraumen.

Slik var det også på parsellen Skøelv — Nordstraumen i rv. 84 like før ferien i år — vi kunne da her trekke sammenlikninger med fabrikkens samleband.

Foran gikk en brøyt i arbeide med fornyelse av stikkrennene med 1 mann til assistanse, 11 biler sørget for massetransporten og de hadde 1 hjullaster til opplesning og 1 hjullaster til hjelp ved fordeling av massene på tippet, på tippet fant vi også basen som bl.a. førte kontroll med lassene, brøyt nr. 2 sørget sammen med 2 mann for at skråningen ble slik de skulle være og endelig 1 mann i arbeid med å så til skråningene. Og så var det klart for dekkeleggerne.

Oppsynsmann Magnar Angell var fornøyd med utviklingen på anlegget.

— Det er i alt 1,8 km som skal være ferdig til ferien, men dessverre gjenstår ca. 300 meter i nordre ende av denne parsellen vi nå arbeider på. Her gjenstår for Sørreisa kommune å bringe en regulerings sak i orden før vi kan starte arbeidet.

Vi tok alt fjellet i vinter og i vår, så nå går det ganske raskt unna.

Ved Bakkejord skal vegen legges i en ny linje i drøye 700 meters lengde og dette arbeidet er delvis stoppet opp ettersom vi her kommer i konflikt med en telekommunikasjonskabel. Omleggingen av denne kabelen må Televerket selv utføre. Kabelen skal ha en særlig omsorgsfull behandling og plassering etterhvert som vi går fram med anlegget her. Denne saken fordyrer nok arbeidet vårt betraktelig, men det er noe ikke vi råder over.

— Anleggskostnader, ja, massetransport er jo en vesentlig del av slike utgifter, har dere lang transport her?

— Fyllmasser henter vi i Sørforsbog, det blir en transportlengde på 7-8 km, det må sies å være noe lengre enn hva «normalt» er.



Og «Syningen» kan gjerne smile.



Informasjonsfolderen som ble premiert

I forrige nr. av «Vegstikka» så vi ingeniør Jostein Rinbø få overrakt et fotoapparat i premie for et forslag om en informasjonsfolder i forbindelse med oppføring av garasje ved riks- og/eller fylkesveg.

— Hvorfor denne folderen, Jostein Rinbø?

— Sålenge jeg har vært saksbehandler for avkjørsler- og dispensasjonssaker har jeg savnet informasjon til

Jostein Rinbø.



publikum om det regel- og lovverk som blir lagt til grunn for våre avgjørelser. Jeg tror vegvesenet må innrømme sin svikt på informasjonssiden og det råder f. eks. stor uvitenhet blant menigmann om veglovens bestemmelser om byggeavstand.

For å bøte på dette, har jeg da laget en enkel folder som kan distribueres til garasjebyggere langs våre riks- og fylkesveger.

— Kan vi få vite litt nærmere om innholdet?

— Teksten i folderen tar utgangspunkt i veglovens § 29 som forteller at byggegrensene langs riks- og fylkesveger er h.h.v. 30 m og 12,5 m. Likeså er bestemmelsene om byggegrenser i vegkryss nærmere beskrevet i og med at det her gjelder særskilte bestemmelser bl.a. for å kunne ivareta siktforholdene i kryss mellom offentlige veger og/eller jernbane.

Planlegges bygninger, opplag eller annen innretning (også løs kiosk) plassert nærmere vegen enn disse fastsatte byggegrenser tilsier, må det søkes om dispensasjon, noe som er fastsatt i veglovens § 30. Folderen forteller hvor det nødvendige søknadsskjema kan fåes og den nåværende behandlingsmåten er også skissert med et enkelt blokkdiagram på baksiden.

Denne generelle innledning avløses så av de spesielle regler som gjelder for garasjeplassering. Her er hovedregelen — forøvrig forankret i forskriftene til veglovens § 43 — at dersom en avkjørsel regelmessig nyttes til bilkjøring, så skal kjøretøyet kunne foreta

rygging eller vending utenfor vegens område. Sagt med andre ord, må tilstrekkelig snuplass opparbeides og vedlikeholdes mellom garasjen og avkjørselen. Med bakgrunn i denne hovedregel og svingeegenskapene for en såklat «dimensjonerende personbil», er reglene for de forskriftsmessige garasjeplasseringer framkommet. Minimumsavstander for tre alternative plasseringer er vist og selvfølgelig er riks- og fylkesveg behandlet særskilt.

De fire siste små avsnitt i folderen er av rent opplysende art, og bl.a. blir det presisert at enhver dispensasjonssøknad skal begrunnes. Det advares også mot trafikkfarlige planløsninger som f.eks. å plassere bolighus og garasje på forskjellige sider av offentlig veg.

Det er grunn til å anta at en riktig bruk av folderen vil kunne skape større forståelse hos publikum for vegvesenets restriktive linje i saker som angår garasje ved riks- eller fylkesveg. Kanskje kunne vi spare oss for noe korrespondanse og dessuten redusere mengden av de ubehageligheter som behandlingen av disse saker medfører?

— Hvor kan så det aktuelle publikum finne denne folderen?

— Jeg kan tenke meg at denne lille trykksaken f.eks. kan utdeles ved de lokale vegmesterkontorene og fra de kommunale bygningsmyndigheter.

— Og når foreligger den ferdig trykt?

Vel, jeg har igrunnen gjort mitt i denne saken, utarbeidet et forslag, og ettersom forslaget er funnet verdig en premie, går jeg ut fra at administrasjonen sørger for å sett ordningen ut i livet, sier Rinbø tilslutt.

Og dette vil skje til høsten, får vi opplyst.

Meldinger omtrafikkuhell

Administrasjonssjef Einar Skagen ber oss minne alle vegmestre, oppsynsmenn, maskinførere og sjåførere om viktigheten av nøyaktige opplysninger i rapporteringen i forbindelse med kollisjoner og andre uhell. Han fortsetter:

Det viser seg fortsatt at de meldinger vegsjefen mottar etter trafikkuhell er svært ofte mangelfulle. Saken må da sendes tilbake til vedkommende rapportør for innhenting av ytterligere opplysninger. Det forsinkes saksbehandlingen unødige. Det har endog hendt at en har fått saken tilbake fra distriktene med spydige bemerkninger som antyder mas og flisespikkeri fra vegsjefens side.

Men når det dreier seg om erstatningskrav på mange tusen kroner, må det være innlysende at saken må være så godt belyst som mulig for å kunne ta standpunkt til om kravet skal godtas eller avvises. Det gjelder først og fremst beskrivelsen av hendelsesforløpet. En har mottatt beskrivelser på en og to linjer hvor det heter:

«kom kjørende på vegen og kom til å berøre motparten under forbikjøring».

Den berøringen førte til et erstatningskrav på over kr. 5.000,—. Vegsjefens avgjørelse er gjenstand for kritisk vurdering av såvel Vegdirektoratet som Riksrevisjonen og vegsjefen kan ikke avgjøre en sak i motpartens favør på en lettfeldig måte vare for å få saken ut av verden.

Politiet tilkalles i alminnelighet ikke uten at der foreligger personskade. Men da går også politiet omhyggelig til verks med en masse oppmålinger og

Vegtrafikken øker

At vegtrafikken øker fra år til år, det merker vel igrunnen alle, trafikkteillingene er i så måte mest overflødige for å konstatere det. Men det må nok nøyere registreringer til enn som så.

Resultatene fra vegtrafikkteillingene som ble foretatt i 1975, foreligger nå i en publikasjon fra Vegdirektoratet. Det er trafikkteillingene fra 85 tellepunkter landet over som her presenteres. På 37 av disse tellepunktene har det vært plassert maskinelt telleutstyr, mens i de øvrige 48 har teillingene foregått manuelt 10 dager spredt over hele 1975

Trafikkøkningen fra 1974 til 1975 synes å være ekstra høy i forholdet til året før. Forklaringen ligger nok i den lave trafikk en hadde i 1974 grunnet ettervirkningen av oljekrisen. Derimot er tallene for perioden 1973 til 1975 i tråd med hva en hadde ventet og ut fra tendensen de første årene på 1970-tallet.

I Troms fylke har man hatt tellepunkter og resultater som vist her:

lange avhør av både de impliserte parter og vitner.

Der skulle prinsipielt ikke være mindre grunn for vegsjefen til å kreve fyldige opplysninger ved materielle skader når disse løper opp i tusenvis av kroner.

Korrekt angivelse av veg, riksveg eller fylkesveg og stedsangivelse er viktig av hensyn til kostnadsstedet ved eventuelt erstatningsansvar. Det aktuelle oppdrag for vegvesenets kjøretøy som er part i et trafikkuhell har også betydning for kostnadsstedet. En pick up kan ha oppdrag for vedlikeholdet, for et anlegg eller for vegsentralen.

Det er kanskje menneskelig at en maskinfører/sjåfør forsøker å redusere egen skyld i beskrivelsen av kollisjons-

årsaken. Men man skal være varsom med å undervurdere motpartens evne til å beskrive sitt syn på hendelsesforløpet, og det er denne beskrivelse forsikringsselskapene holder seg til med mindre vi bevislig kan påpeke mangler og feil i motpartens forklaring. det har vært en skremmende økning i antall trafikkskadesaker i den senere tid. Dette er bakgrunnen for at vegsjefen finner det nødvendig å inn-skjerpe at meldinger om trafikkuhell må innsendes snarest etter uhellet, og inneholde fyldige og korrekte opplysninger om de faktiske omstendigheter som forårsaket uhellet.

Vi ber om at denne anmodning etterkommes så samvittighetsfullt som mulig.

Maskinell telling:

Tellepunkt:	Årsdøgn- trafikk (ADT)	Årlig økning 1974- 1975	i ADT i % 1973- 1975	Nattfaktor % av dagtrafikk 1975
E 78 Nordberg	2 110	7,8	—	10,7
Rv. 83 Gangsås	6 318	4,3	6,0	12,6

Manuell telling:

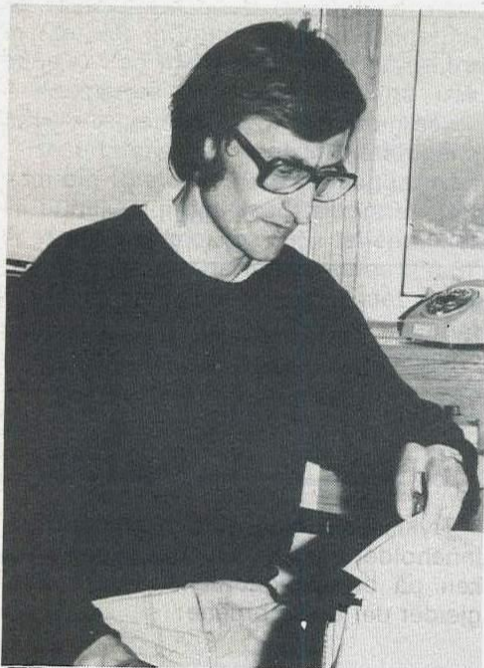
Tellepunkt:	Vegarm mot:	ADT	Økning i % 1974-1975
E 78 Olderbakken	Helligskogen	997	—
	Oteren	1 180	—
	Skibotn	1 270	
Rv. 6 Oteren	Nordkj.botn	923	5,8
	Skibotn	799	17,3
	Lyngseidet	358	+ 26,0

Vi ser en markert endring i trafikkstrømmen forbi Oteren fra 1974 til 1975. Dette skyldes åpningen av vegen rundt østsiden av Lyngenfjord.

Trykksaken med disse trafikkteillingene inneholder også en oversikt over trafikken på bompengebrauene. For Troms gjelder det disse bruene:

	ADT	Økning i % 1974-1975
Rv. 19 Tjeldsund bru	911	11,9
Rv. 86 Gisund bru	825	2,5
Rv. 862 Sandnessund bru	1 177	10,5

Nytt fra administrasjonen



Bjørn Stiberg.

Ny plansjef

Bjørn Stiberg er ansatt som plansjef fra 1. mars i år. Stiberg, som har eksamen fra NTH fra 1965, kom til vegvesenet i Troms i januar 1967 som avdelingsingeniør og har siden være knyttet til dette fylket med unntak av et 2-årig engasjement som overingeniør i Vegdirektorets planavdeling.

Tiltredelser vegkontoret

Geir Berger er begynt som bud, Hans Ove Hansen, Halvor Kildalsen og Liss Laurtisen som kontorassistenter, alle 3 som vikarer, og Hans Erik Gressmyr som ingeniør.

Tiltredelser oppsynsmannsstaben

Olaf Skogmo er ansatt som oppsynsmann i vedlikeholdsområde 3, stasjon Finnsnes. Skogmo vil inntil videre i sommersesongen være engasjert i dekkeleggingsprogrammet også ut over område 3.

Tiltredelser utedriften

Einar Eilertsen, Bjarkøy og Gunnar Sørensen, Tovik er ansatt i vedlikeholdsdriften, område 1 og Harry Myhre Laksvatn som ny mann i grunnborerstaben.

Patruljer for vedlikehold av brakker

er det etablert 2 av:

Stasjon i Bardu:

Torleif Lund, Salangsdalen
Jens Lundli, »

Stasjon i Storslett:

Leif Larsen, Nordmannvik
Håkon Jensen, Djupvik

Mannskap til disse patruljene er tatt ut etter søknad.

Fratredelser vegkontoret

Bud Morten Olsen, ingeniør Øistein Giæver og ingeniør Ove Tony Arnesen er sluttet for å gå over i annet arbeide.

Fratredelser utedriften

Disse er sluttet etter oppnådd aldersgrense:

Thorvald Mortensen, Olderdalen
Torberg Jakobsen, Tovik
Otto Larsen, Ersfjordbotn
Harald Tretten, Storslett
Sverre Isaksen, Lyngseidet
Hilmar Rostadnes, Øverbygd
og grunnet helbredssvikt:
Konrad Thomassen, Grovfjord

Anbudsnemnd

Fra 1. juli 1976 har vegvesenets anbudsnemnd denne sammensetting:

Medlem: Driftssjef Bjørn Stensli

1. Varamann: Overingeniør Bjørn Stiberg

2. Varamann: Avd.ingeniør Kjell Kvåle

Medlem: Overingeniør Andreas Setsaa

1. Varamann: Overingeniør Gunnar Berntsen

2. » Avd.ingeniør Martin Eriksen

Medlem: Adm.sjef Einar Skagen

1. Varamann: Sekretær Reidar Skjelmo

2. » Konsulent Olve Reiersen

Driftssjef Bjørn Stensli er nemndas formann med overingeniør Andreas Setsaa som 1. varamann og adm.sjef Einar Skagen som 2. varamann.

Omplasseringsutvalget

ble i forrige nummer av «Vegstikka» annonsert oppløst og funksjonen overlatt inntaksrådet. Meldingen var muligens noe forhastet.

Etter det nye ansettelsesreglementet eksisterer ikke inntaksrådet lengre. Funksjonen er overlatt et ansettelsesråd og dette har en noe annen sammensetting enn det tidligere inntaksrådet.

Spørsmålet om dette nye organet kan være egnet til også å behandle omplasseringssøknader drøftes nå og det har vært tanker fremme om man kanskje burde gå tilbake til ordningen med eget omplasseringsutvalg.

Vi vil komme tilbake til denne saken senere.

Nytt ansettelsesreglement

For en rekke stillinger ved vegkontoret og i utedriften skal ansettelser nå skje gjennom et lokalt ansettelsesråd.

De stillinger som fortsatt skal ansettes sentralt er de som det kreves høyere utdanning til samt ingeniørstillinger som det kreves eksamen fra 2- eller 3-årig tekniske skoler for.

Det lokale ansettelsesråd skal ha denne sammensetting:

Vegsjefen — eller den han bemyndiger.
Administrasjonssjefen.
En representant for vedkommende tjenestemannsorganisasjon.

Og tjenestemennene har oppnevnt disse representantene:

Tjenestemann i vegarbeidsdriften:

Repr.: Charles Hermansen
Varam.: Åge Seppola

Oppsynsmennene:

Repr.: Svein Liland
Varam.: Almar Leirbakk

Tegnere:

Repr.: Aasmund Jensen
Varam.: Anne Isaksen

Teknikere:

Repr.: Jan Larsen
Varam.: Øistein Myrvoll

Kontorpersonale vegkontoret:

Repr.: Arne C. Olsen
Varam.: Anna Josefsen

Kontorpersonalet i biltilsynet:

Repr.: Kari Bottolfsen
Varam.: Anna Johansen

og dessuten Alma Johnsen som representant uten stemmerett med Petra Marie Lunde som varamann.

Vektkontrollørene:

Repr.: Knut Arne Henriksen
Varam.: Jan Haukland

.. VEG · SPORT ..



Kaptein Setsaa har suksess med sine tropper.

Fotball

Vårt 1. div. lag har hatt en aldeles råsterk start på sesongen, hittil uten tap både i serie og cup.

VEG — TAXI	3-1
VEG — BANK	3-0
VEG — TEAM	6-1
VEG — TABI	4-0
VEG — BJØRN	2-1
VEG — SJØBIT	4-0

Og i cupen er FRYSERIET avfeiet i 1. runde med 10-0.

VEG's lag 2 spiller i 4. div. og også de hevder seg godt.

VEG 2 — KOMMUNEN	1-2
VEG 2 — UBIT 2	1-1
VEG 2 — TELEVIMSEN	8-1

Årets veg-cup er igang og TROMS har atter en gang spilt seg frem til finaleturneringen. I de innledende runder har vi vunnet over NORDLAND 1-0 og FINNMARK 2-1.

Finaleomgangene finner sted i Trondheim i slutten av august.

Ragnar Grønnvoll hadde en vellykket debut som keeper mot Nordland.



Ro, Ro til

Eller sekser'n med - - -

Som nesten

ble til firer uten - - -

ved ein av dei

Laurdag 12. juni vart den årvisse livbåt-kapproinga avvikla på Tromsø havn. Under truande skyhausar og ein temperatur som nødvendiggjorde lett jogg for å få varme i vannblemmene før start, fullførte 11 damelag og 10 herrelag i — visstnok — landets største livbåtre-gatta.

VEG's damelag har etter kvart fått rutine i denne konkurransen, og kjem-pa seg fram til ein fin 5. plass, berre 1/10 sekund frå fjerdeplassen. Fin innsats!

Det har i opptil fleire år vore snakk om også å stille med herrelag fra vegkontoret i denne konkurransen.

Ei rask rundspørjing tidleg i vår synte stor interesse for tiltaket. Sju mann var det så visst ikkje vanskeleg å mobilisere. Med bakgrunn i dette vart kr. 100,— frålurt kasseraren i idrettslaget, og startkontigenten vart innbetalt.

Då treninga starta opp, var imidlertid interessa sterkt avtakande.

Til tross for ein masete, og etter kvart lett forbanna rogeneral, plakatar på tavla m.m., var mannskapet på treningane til dels så fåtallig at livbåten trua med å reise til Laksvatn med floa.

Tanken på startkontigenten og dei mange supporterane fekk oss likevel til å stille opp til defileringa konkurranse-dagen. Mannsapslista inneheldt ei rekkje store spørsmålsteikn.

Det var artig å gå i tog gjennom Storgata. Vi hadde ikkje gått i tog på lang tid.

Herrelaget talte på det tidspunkt fire

personar. Vi speida langs fortauet for om muleg å finne ein som hadde ein eller annan fjern slektning i vegetaten, og soleis få komplettert laget, men utan resultat.

Ved flytebygga var stemningen i det halve herrelaget nokså laber, og 5 minutt før start såg det ut for at vi måtte trekke oss. Då dukka 5. mann ut av tilskuerhavet, og nå var det at damelaget synte verkeleg fin sports-ånd.

Dei skulle ro ein time etter oss, og dermed fekk herrelaget låne to av deltakarane på damelaget — coxen Ragnar Grønnvoll og Margit Pedersen, og med sistnevnte som cox, rodde herreleget inn til ein fin 6. plass.

Det ser ut til at den sportsånd som damelaget her viste er mangelvare mellom dei mannlege vegkontoristane. Rett nok hadde mange «lovleg» forfall, men når innstilling ellers er som så at: «Visst skal vi stille lag, men bland for all del ikkje meg opp i dette», då er det lite artig å arbeide med slike ting. Ein bør i alle fall ikkje gje uttrykk for ein interesse som, når det kjem til stykke, ikkje finst.

Vi kjem nok til å forsøke å stable på beina eit herrelag — minst — til neste år også, i von om at bedriftsidrettens ånd enno svevar gjennom korridorane i Skippergata 35.

Vegvesenet skal tross alt ikkje være berre slaghol, E-6 — D-5 lister, kor-rekturlakk og anna gravalvor.

Fra Harstadavdelingen

Litt i seneste laget med en skirepor-tasje kanskje, men skiføret varte jo lenge i år.

Harstadavdelingen har noen sær-s aktive skiløperé som i denne sesongen

har oppnådd en rekke fine plasseringer. I HINNØYLØPET kunne Harry Pettersen notere seg for en 9. plass i kl. B 4, Finn Mathiassen 3. plass i kl. B 5 og Olav Nilsen nr. 2 i kl. B 6.

Olav Nilsen tok også en 7. plass i REISTADLØPET.

Bymesterskapet — Finn Mathiassen kl. B 5 nr. 2 i 10 km langrenn, nr. 6 10 km skiskyting — Arne Nilsen kl. B 5 nr. 1 i 10 km skiskyting — Olav Nilsen kl. B 6 nr. 2 i 10 km langrenn, nr. 1 i 10 km skiskyting — også Harry Pettersen hadde fine plasseringer i begge disse bymesterskapene.

Og vi husker fra forrige nr. av «Vegstikka» at disse løperne figurerte høyt på premielisten fra VEGMESTERSKAPET 1976 — løperne tok jo der bl.a. sin 2. aksje i vandrepokalen i lagkonkurransen.

Avdelingen avsluttet skisesongen i år så sent som 8. mai — da var det familiemønstring med den nye vegstasjonen i Asegarden som hovedstasjon. Arrangementet var begunstiget med strålende vær, men en viss svikt i deltakelsen kunne dessverre noteres i år, bl.a. fra anlegg og bilkontrollens side.

De beste i denne årlige interne mønstringen i Harstadavdelingen ble:

Damer:

1. Evelyn Fossbakk
2. Sigrid Pettersen
3. Astri Nilsen
4. Petra Nordmo Pedersen
5. Erna Nilsen

Herrer:

1. Helge Pedersen
2. Ragnvald Dybvik
3. Ernst Kristiansen
4. Olav Nilsen
5. Agnar Nilsen

Samlet deltakertall — 22.

Bruk bil-beltet!

Det har i den senere tid vært utallige oppfordringer og informasjoner om bruken av bilbelter.

Motiveringen har ført til at langt flere idag benytter denne sikkerhet under sin ferd langs våre landeveger. Som vi vet er det påbudt å bruke bilbelter, uten at noen i dag blir bøtelagt om de velger å sitte uten beltet på.

For ytterligere å minne bilistene om bruken av bilbelter, er det nå også satt opp bilbelteskilter langs vegene våre. Det er ikke bare på langturer at bilbelter bør brukes. Ved korte småturer er beltet like nødvendig, og selv i lav fart kan sammenstøt gi store skader. Kollisjon i bare 40 km/t viser seg å være meget farlig om man sitter ubeskyttet i bilen.



SITT TRYGT-

BRUK BILBELTET

En kraftig oppbremsing utløser krefter som fort kommer opp i 35-40 ganger ens egen vekt. F.eks. vil en person på 70 kg kjennes ut til å veie

hele ca. 2800 kg, og det kan ingen stoppe med hendene.

Eller en annen sammenligning:

Sammenstøt i:

100 km/t
80 »
60 »
40 »
20 »

Svarer til et fritt fall på følgende høyder:

40 m
25 »
14 »
6,3 »
1,6 »

Det er farligst å sitte foran i bilen, og skal man vurdere sjansen for skade ved kollisjon, er det personen ved siden av føreren som er mest utsatt, bl.a. fordi man beveger seg oppover/forover og inn i frontruten ved en ubeskyttet kollisjon.

Skadene ved slike tilfeller kan være langt større enn det mange ganger ser ut til, fordi det lett vil oppstå sprengning av blodkar i hjernen på grunn av det kraftige slaget.

Derfor bør en bilfører som selv velger å bryte bilbeltebudet, i det minste sørge for at passasjerer ved siden av har en sjanse til å klare seg uten skader om uhellet er ute.

Ved nødsituasjoner der bilen brenner eller havner i vannet er det hevdet at folk har reddet seg ut, nettopp fordi de ikke har hatt bilbelte på.

Ifølge Vegdirektoratets informasjoner understrekes det at dette hører til unntakene og ikke til regelen. Det viktigste når bilen brenner eller går i vannet er at personer inne i bilen beholder bevisstheten, slik at de klarer å ta seg ut på egen hånd. En bevisstløs person har ingen sjanse i det hele tatt, mens sjansen er tilstede om man holder hodet klart og kaldt.

Din bilbeltebruk angår andre og er ingen privatsak. — kommer du opp i en ulykke er det samfunnets ansvar å ta

hånd om deg. Trafikkskadde hører til under akutt-tilfelle og opptar mange plasser ved våre sykehus — til trengsel for andre alvorlige syke som ikke har sykdom av akutt karakter.

Derfor — Vis ansvar — bruk alltid bilbelter.

Opplæringsutvalget

trer sammen til møte først i september d.å.

Til dette møte og innen 1. september, ber utvalget om at det sendes inn forslag på hvilke kurs som bør avvikles i 1977.

I forslagene bør såvidt mulig innholdet og målsettingen være presisert for de enkelte kurs.

Det bør videre anføres om kurset best kan gjennomføres lokalt eller sentralt, idet opplæringsutvalget i denne forbindelse skal vurdere den sentrale og den lokale etatsopplæringen samlet. Den sentrale etatsopplæringen er som kjent de opplæringstiltak Vegdirektoratet står som arrangør av.

Altså — forslag innen 1. september d.å. til

VEGVESENETS OPPLÆRINGSUTVALG, VEGKONTORET, POSTBOKS 615, 9001 TROMSØ.

Fra Vernelederen

Behandling av sprengstoff

Advarsel!

Denne henstilling går spesielt til de av etatens tjenestemenn som omgås og arbeider med sprengstoff og har ansvar for dette.

Det er innkommet rapport fra enkelte områder at ammunisjonskasser står åpne når arbeidsplassen forlades ved matpauser o.l., og til og med med nøklene stående i.

Vernelederen har også ved flere anledninger kommet over samme forhold. De ansvarlige på arbeidsplassene er gjort oppmerksom på forholdet, men henstillingen er ikke fulgt opp godt nok.

Det er også registrert at ammunisjon og tennere har vært utlagt og arbeiderne har gått til matpause uten i slike tilfeller å ha vakt igjen på arbeidsstedet.

Slike uansvarlige forhold når det gjelder sprengstoff skal ikke forekomme og er et brudd mot de regler som foreligger på dette området.

Ledelsen ser alvorlig på saken og innskjerper herved at sikkerhetsbestemmelsene som gjelder ved arbeid hvor sprengstoff benyttes blir nøye fulgt opp.

Det henstilles til formann og skytebaser å påse at bestemmelsene følges og at det vises den største forsiktighet ved bruken av sprengstoffer. Samtidig bes arbeidsledere og verneombud melde fra dersom de kommer over liknende forhold som nevnt foran.

Arbeidsskader 1. halvår 1976

For 1. halvår 1976 er det for vegvesenet i Troms registrert hele 24 arbeidsskader. Dette er 3 skader over det som ble registrert for hele året 1975.

22 av de skadede i inneværende år er friskmeldt og disse har tilsammen et antall fraværst dager på 253. To av de skadede går fortsatt sykemeldt.

Arsaken til de fleste skadene synes å være uaktsomhet eller feil og uheldig arbeidsteknikk. I noen tilfeller kunne skaden vært unngått ved bruk av riktig verneutstyr.

Ingen av skadene har vært av spesielt alvorlig karakter. I ett av tilfellene har verneutstyret medvirket til å forhindre større skade. Ved flere høver har flaksen vært utrolig stor, og det kunne lett ha oppstått langt alvorligere ulykker enn det som er tilfelle.

Vi bør alle vise større aktsomhet overfor farlige forhold og handlinger, skal vi få redusert ulykkene.

Arbeidslederne må stadig være opp-tatt av å motivere tjenestemennene til å bruke riktig utstyr og arbeidsteknikk.

Nytt verneombud

Verneombudet i anleggsområdet 7; Sigurd Johansen, Vangsvik, har av personlige grunner søkt om å bli fritatt for dette tillitsverv som han har hatt i flere år.

Aksel Jensen, Vangsvik, er varmann og rykker dermed opp som verneombud fra 1. juli d.å.

Jensen er nå plassert i anleggsområde 6 hos oppsynsmann Barski.

Ny varamann til verneombudet er foreløpig ikke valgt.

Utbedring i Skibotndalen

er det faktisk vi viser her



Bildet er tatt i 1936 — bilen kjørte istykker en bro på tur opp til Helligskogen og på nedtur måtte den repareres før ferden kunne fortsette. Er det noen som kjenner igjen bilen — X 3199 — eller kanskje småkaren — har han et snev av likhet med Rolf Eriksen, Skibotn?

La oss få høre.

Vatn

I vårt daglege slit for føda og staten, kjem vi vel alle av og til opp i uvanlege situasjonar. Det treng slett ikkje alltid være storhendingar, heller små episoder som bryt den ofte litt grå kvardagen.

Underteikna skal her prøve å sette på prent ei slik lita hending.

Det heile byrja med vegsjefens godkjenningvedtak av 8/12 -75, som avslutta planarbeidet for strekninga Bakkejord-Skøelv på Rv. 84 i Sørreisa.

Planen omfatta m.a. full omlegging over ei strekning på 660 m, der vi i samsvar med folkeviljen brøyta oss fram gjennom dyrkamark, gamle stabbur og ikkje minst vannbrønner. Vatn er det som kjent nok av her i landet. Problemet er at det er så kjeiveleg fordelt både etter årstidene og geografien. Drikkevannet har soleis vore eit problem i Skøelv til alle tider. Dersom ein overdriv med måte, kan ein seie at kvar kvadratmeter i området er endevidt på søk etter vatn. (Dette er då også ein av grunnane til at det ikkje ser ut på Bakkejorda.)

Største problemet vegfolket her fekk å hanskast med, var altså vatnet, dette når ein ser bort frå ein tohjulstraktor utan differensial, som spengde alle normer BJ har for svingradius på markavkjørsler.

Eg skal ikkje gå i detalj om vannproblemet i første halvår, berre kort seie at det sist i juni stod att berre ein husstand som ikkje hadde fått orden på vatnet.

Mathisen trua med når som helst å fylle den eksisterande brønnen ned under 4 meter masser med middels bratt kornkurve i grovsandfraksjonen

(pukkelsand), og deretter klaske over eit 5 cm lag med oljegrus. Alle som veit kva dette fører med seg, skjønner at den stakkars familien ikkje kunne vri ein dråpe vatn ut av kranane etter det.

Problemet såg ut til å være uløyselig. Vi hadde skrive to pene brev til svogeren på farsida — Forsvarsministeren v/distriktsingeniøren, Åsegarden. Han hadde nemleg ei vannledning i området, og vi tenkte å få del i rikdommen. Resultatet var imidlertid negativt.

Idear om å betale eit livstidsabonnement for familien på tidsskriftet «Vandfald i Noreg gjennom tidene», eller melde heile husstanden inn i Norges Undervannsklubb, vart forkasta i tur og orden.

Problemet måtte få ei løysing, og til tross for eit sterkt redusert reisebudsjett, vart det utrusta ein ny ekspedisjon ein godversdag i slutten av juni.

Og nå kjem vi omsider til poenget:

Gjennom folk i grannelaget, fekk eg greie på at far til han som skulle ha ny brønn, var ekspert med ønskekvissten, eller Sula som folk kaller den i denne delen av landet. Mannen det er snakk om heiter Richard Ramberg, og ruslar rundt i sitt 83. år.

Eg må seie at eg har hatt dårleg tru til slike metoder, men sidan eg aldri hadde vore med når nokon har gått med Sula, så kunne det være artig å prøve.

Richard Ramberg var lite villeg. Rett nok hadde han funne ein del vatn opp gjennom åra, men å gå med Sula for ein offentleg etat trudde han var risikabelt. Vi diskuterte det ei stund, og han vart forklart at dersom han fann vatn,

Innfallsporten til Kaperdalen

er klar. Vi ser Svanelvplass bru som skal svelge unna strømmen av maskiner og utstyr en tid fremover. Og vi ser Sigurd Johansen under utsetting av høydemerker før entreprenøren tar fatt. Det er firma Svanelv Maskin & Transport som har arbeidet med den første parsellen her.



så gjorde han vegvesenet ei stor teneste. I motsatt fall var det i alle høve ikkje til skade for nokon.

Han vart med til slutt, og vi rusla oppover til den aktuelle staden, Han skar seg ein høveleg seljekvist, og tok tak på den spesielle måten som visstnok er nødvendig. Så rusla han bortover, og det gjekk ikkje lang tid før Sula gjorde utslag. Han forklarte at han ikkje hadde vore fram i den vannåra før. Han gjekk ut retninga på åra, og fann kor djupt ho låg på dei forskjellige punkta. Richard Ramberg var viss på at det var vatn der, men han kunne ikkje seie om det var nok til ei stabil forsyning, og dette er ikkje nermare undersøkt på grunn av anleggsferien.

Det er å vone at vannåra viser seg å være livskraftig både i sommertørke og barfrost. Det løyser eit problem hos underteikna. Dessutan er det godt å vite at problem enno kan løysast utan all verdens teknikk. Det siste er moralen i historia, for ein moral skal som kjent alle historier ha.

Bjarne Otterdal

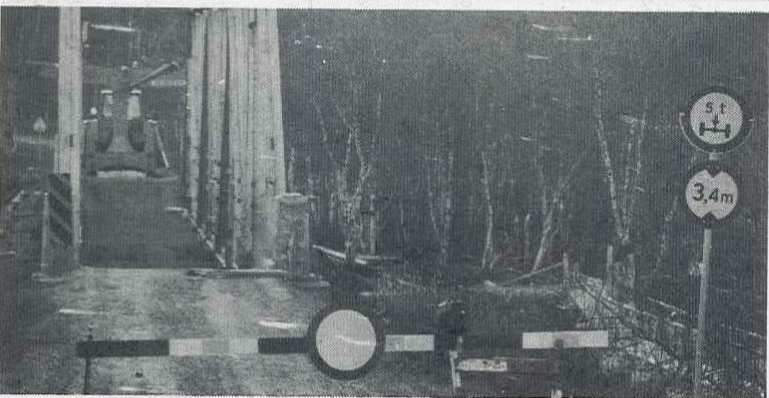




Historien om Svanelv bru

Svanelv bru i fylkesvegen til Svanelvmo på Senja, ble vel godt kjent blant vegfolk i Troms etter Arne Andreasens livfulle skildringer fra byggingen av denne i 1926.

Bildet t.v. underslår imidlertid ikke at brua nå var moden for utskifting, tiden var løpt fra den som så mangt annet i denne verden.



Vi varsler publikum.

Og vi setter igang riving av gammelbrua — det er med vemod man ser den falle.

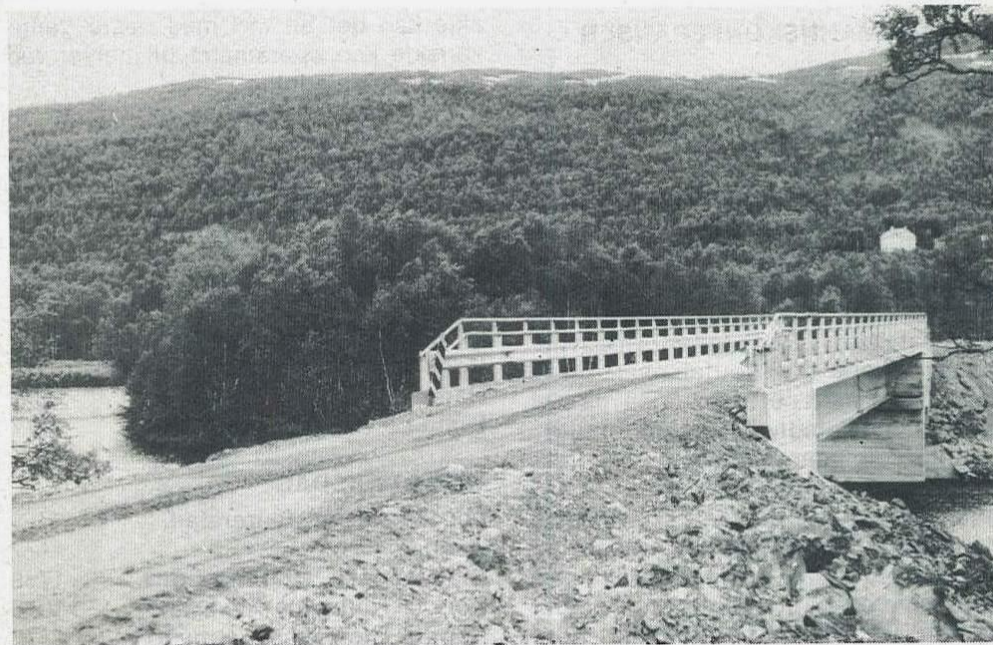


— og støypingen er begynt. Forskjellen i byggemetode fra Andreasens guttedager er påtakelig.

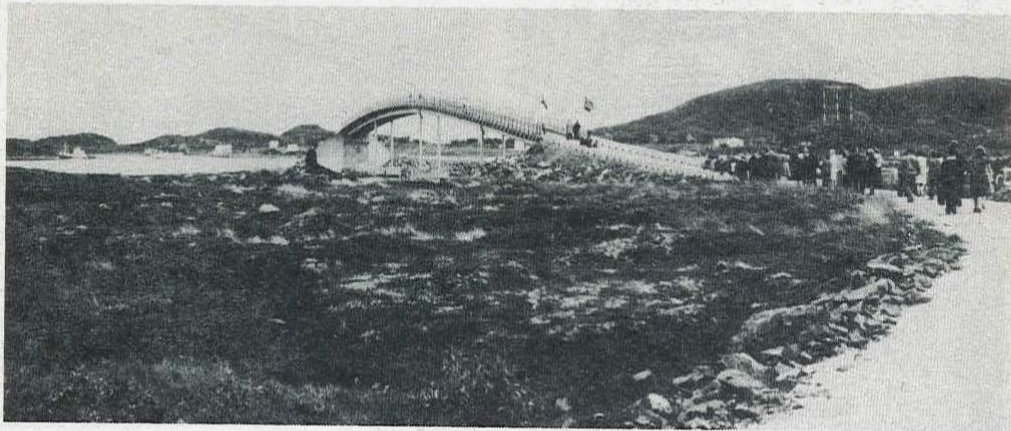


Bjerkene på nybrua settes på plass

Men så ble det da også en helt annen bru.



Bruåpning ytterst i skjærgården



Krøttøy er nå sammenbundet med det øvrige samfunn på Meløyvær ytterst i Bjarkøy kommune med bru. Avlevering og offisiell åpning fant sted 3. juli i år

med fylkesvaraordfører Tom Veierød som leder av seremonien. Brua er 100 meter lang og sammen med drøye 3 km veg kom det hele på 3 mill. kroner.

OPPSYNSMANNSKONFERANSEN

er i år lagt til Bardu 22. - 24. november. Møteformen og opplegget forøvrig vil ikke bli særlig endret fra det som har vært vanlig til nå. Dog vil vi denne gang antakelig legge større vekt på fellesmøtene (plenumssamlingene).

Ettersom disse konferansene først og fremst henvender seg til oppsynsmannsstaben, er det ønskelig og naturlig at aktiviteten innen oppsynsmannsrekkene for konferansen, ikke bare under møtene, men også på det forberedende stadium, er størst mulig.

Vi er som man forstår, svært interessert i forslag til emner som kan tas opp. Det er jo begrenset hva man makter å få med på disse møtene, og selvom et emne som foreslås ikke kommer med på konferansen, har det sin verdi at forslaget er kommet. Kan-

skje kan det bli tatt med neste gang, kanskje kan spørsmålet bli belyst ved en annen anledning.

Frist for innsendelse av forslag til emner, settes til 1. oktober d.å. — og som nevnt foran — prioriter emner for fellesmøtene.

Vi gratulerer!

MED 50-ARSDAG:

Hans K. Antonsen, Bilkontrollen, Harstad	4/7
Evald Løvås, Takelvdal	31/7

MED 60-ARSDAG:

Peder Paulsen, Skjærstad, Harstad	11/7
Olav Dalbakk, Gratangsbotn	17/8
Konrad Tunheim, Sjøvegan	19/8
Konrad Thomassen, Grovfjord	24/8

Bekymringer

Folk bekymrer seg for store ting.. men blir drept av de små. Livet er blitt så komplisert i våre dager at folk ikke en gang bekymrer seg på en naturlig måte.

Folk har:

Bekymringer for krig — men blir overkjørt av naboen.

Bekymringer for radioaktivt nedfall — men blir forgiftet ved sprøyting av blomster i haven.

Bekymringer for at barn skal løpe ut i gaten foran bilen — noen trekker dem med seg tvers over gaten mot rødt lys.

Bekymringer for en flystyrt — og så faller de ned fra stigen når de maler huset.

Bekymringer for ikke å få nok mosjon — og så kjører de bil to kvartaler for å kjøpe sigaretter.

Bekymringer for lyn og torden — men deres skjebne er beseglet i en bilkollisjon.

Bekymringer for ikke å oppnå suksess — men går aldri til lege for å la seg undersøke.

Bekymringer for smøring av bilen hver 2000 km — og så kjører de i grøfta.

Bekymringer for at barna ikke får riktig kost — men lar giftstoffer ligge fritt tilgjengelig i huset.

Bekymringer for pensjonsalderen — og så gjør de alt det de kan for ikke å bli så gamle.

Bekymringer for H-bombene — men likegyldige ved bruk av propan-appater.

Bekymringer for hvem som vil vinne fotballserien — men driver høyt spill med sitt liv uten å ofte det en tanke.

Det er vel og bra å tenke på det iøyenfallende eller på det uvanlige — men det er de alminnelige hverdagslige hendelser som vil skade og kanskje drepe.

**NÅ
vil han
rydde
opp!**

