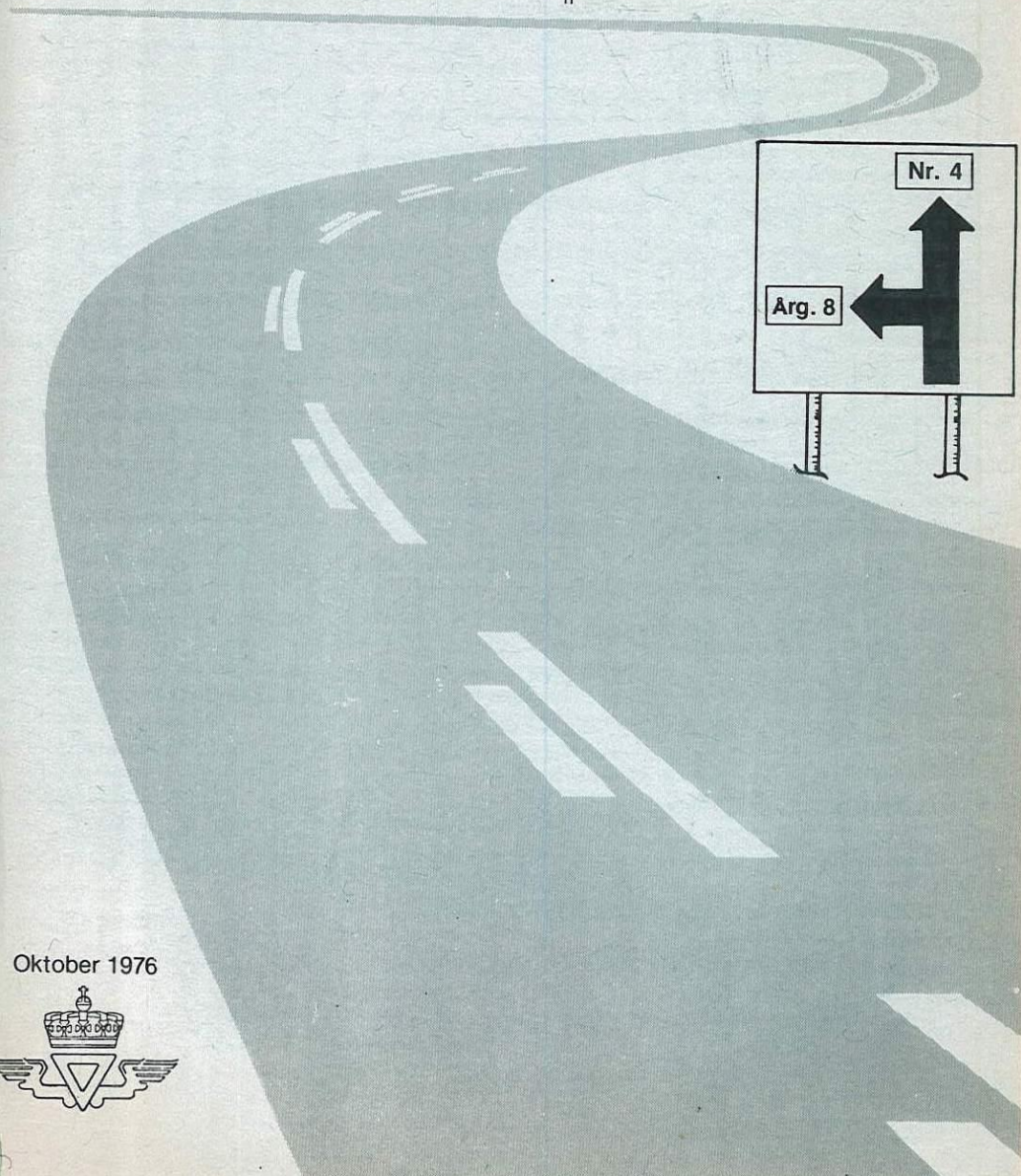


Vegs i kka



Oktober 1976



Nr. 4 - Oktober 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
Reportasjer og påvirkning	3
Fellesmøte i Harstad, et av de mest positive i SU sammenheng	4
God-dag igjen, kjære medbyråkrat	10
Utbedring i Skibotndalen	12
Lillevassmyr - Kampevoll under utbedring	13
Gang- og sykkelbane på Sætermoen	15
Ryging — stadig kollisjonsårsak	17
Forbud mot gaver m.v.	18
Beltebrukutviklingen	19
Avvikling av siste ferieuke 1976 ...	19
Rushtrafikk og forskerobjekter	20
Villmarksliv i Kaperdalen	24
Vegarbeider i nord	27
Godsforsikring under transport	27
Kurser høsten 1976	28
Vegstikka	28
Vi gratulerer	28
Permisjoner med lønn	29
Nytt fra administrasjonen	29
Takk	30
På tjenestereise anno 1925	30
Informasjonen — riktig adressert? .	31
LTP — hva er det?	31
Nytt fra maskinavdelingen	32
Veg-sport	34

Reportasjer og påvirkning

I de siste årene har det vært gjort en rekke framstøt i håp om å snu den uhyggelige utvikling på våre veger som trafikkulykkesstatistikken så klart gir uttrykk for. Vi har bl.a. fått trafikksikkerhetsutvalg, sentralt, på fylkesplan og på det kommunale plan, og mange av disse utvalgene har vært svært aktive. Bilbeltepåbud og opplysningsaksjoner har sett dagens lys, og disse aksjoner og de øvrige tiltakene har hatt et positivt engasjement.

Dette skjer ved siden av de allerede etablerte tiltak i trafikksikkerhetens tjeneste — de bilsakkyndiges og politiets virksomhet og vegvesenets daglige arbeide.

Likevel — tross alle anstrengelser — det synes umulig å bringe ulykestallene nevneverdig ned. Det skal imidlertid ikke mer til enn at alle som setter seg bak et ratt, tar sitt ansvar alvorlig, følger de regler og bestemmelser som gjelder. Så enkelt — og likevel så vanskelig.

Vi tror at søkelyset hittil har vært for lite rettet på holdningen hos trafikantene — massemedia, da kanskje først og fremst avisene, er i for stor grad opptatt av å finne mangler ved 1) vegen og 2) vognmateriellet, når trafikkulykker skal refereres. Det hender og at avisene i reportasjer inntar en merkelig holdning omkring trafikk-sikkerhetstiltak som vegvesenet har gjennomført — tiltak som f.eks. utbedring og kanalisering av vegkryss, skilting og annen oppmerking. Forledet av opphissede inserater, stiller de seg på samme side som den av bilførerne som ikke vil finne seg i reguleringer og som i trafikken stadig viser dyp forakt for trafikkregler og andre trafikale påbud.

Hvis nå avisene — mere bevisst laget reportasjer som viste hvor elendige bilførere vi egentlig er, hvor ofte vi bryter trafikkreglene, ikke tar hensyn til vikeplikt, sperrelinjer, skiltingen ellers og i det siste ligger jo det meste, bl.a. fartsgrensene — og kanskje samtidig gir en skikkelig informasjon om hvordan man skal oppføre seg i trafikken, at mangler ved bil og utstyr er bilførerens ansvar o.s.v. Og hvis nå avisene også søker å bringe publikum til forståelse for sammenhengen mellom trafikksikkerhet og avkjørsler. Ja, hvis de nå gjør alt dette — ikke bare i forbindelse med ulykkene, men noenlunde regelmessig — vil meget være vunnet.

Det må ligge store påvirkningsmuligheter akkurat her, samtidig er det *aktuell* reportasje.

Først da tror også vi på positive resultater.

Deltakerøster:

Fellesmøtet i Harstad, et av de mest positive i SU-sammenheng

Fra talerstolen og ikke minst i samtaler deltakerne imellom, ble det understreket at dette fjerde møte mellom samarbeidsutvalgene i Nordland, Troms og Finnmark hadde vært særlig givende og ville nok vise seg å være stimulerende for SU-enes videre arbeide. Dette synet delte forøvrig også gjestene fra Hovedsamarbeidsutvalget som denne gang hadde funnet veien til Nord-Norge for første gang.



Og stimulans trengte SU, sa formannen i Troms SU, Martin Rognli, i sin velkomsttale for de 65 som var tilstede under dette møte. Han fortsatte, selv om man hadde registrert økt interesse for SU i den senere tid, så var nok mangelen på fortsatt forståelse for og kjennskap til SU, påtakelig. Vi hadde nok ikke vært flinke nok til å markedsføre SU og tanken bak det. Han stilte derfor store forventninger til dette fellesmøte, at det ikke bare ville bidra til å belyse de eksakte problemer som reises i henhold til programmet, men også bidra med impulser som kan øke aktiviteten i SU og ikke minst interessen for SU. For, som Rognli sa tilslutt, er samarbeidet dårlig, så blir også produktet dårlig.

Det første fellesmøtet tok for seg, var **sysselsettingsproblemer for vegetaten i Nord-Norge**. Anleggssjefene i våre tre fylker her nord, Arne Løvmo, Nordland — Andreas Setsaa, Troms og Arnljot Holder, Finnmark fikk gjennom sine innledninger vist at forholdene og problematikken på dette feltet var nokså like i alle disse fylkene. Kravet fra myndighetene om jevn sysselsetting og med tildels store ekstrastyrker for å bekjempe den sesongvise arbeidsledigheten, skapte problemer av forskjellig karakter. Rent økonomisk var det for vegvesenet lite lønnsomt å drive med ekstraordinært

En av de dyktige dirigentene, formann Kåre Bøystad, Nordland



Frisk innleder, sekretær Edel Berg, Finnmark

store styrker vinterstid — man var nødt til å drive i fjell med håndholdte boremaskiner og sammenlignet med priser for fjelluttak med borevogner, var dette en atskillig fordyrelse av driften.

I tillegg kommer jo de vansker selve årstiden for den ekstraordinære sysselsettingen bringer med seg. Arbeidsstyrken var nok for høyt dimensjonert vinterstid, mens man i sommersesongen hadde det motsatte problem. Man fikk en sterk konsentrasjon av alle de operasjoner som hørte vår korte sommersesong til — en sesong som kan bli avbrutt før man aner det.

De store avstander innen fylkene her

nord bidrar også til spesielle problemer for sysselsettingen. Det er sjelden anleggsbevilgningen er spredt over mesteparten av fylket samtidig. Man opplever oftest sterk konsentrasjon i deler av fylket. Dette betyr temmelig lange fravær fra hjemmet for store deler av mannskapsstyrken — skaper sosiale og personlige problemer — det fører til økt sykdomsfravær. Et forsøk med en slags turnusordning for de ansatte i Nordland syntes å være godt mottatt blant «omstreiferne». Aller helst så man imidlertid at bevilgningene ble holdt på et noenlunde jevnt nivå regionvis.

I **debatten** som fulgte, ble det sagt at politikerne stilte store krav til fleksibilitet i vår etat — plutselige tilbud om penger måtte i all hast tilpasses arbeidsdriften forøvrig på godt og vondt — det var vel ingen av vegsjefene som torde si nei til slike tilbud. De økonomiske aspekter ved den ekstraordinære sysselsettingen, var ikke bare et økonomispørsmål snevert for vegvesenet, man måtte se det i samfunnsmessig sammenheng. Det var dog bedre at det ble gjort noe for pengene, alternativet var jo trygd. Samtidig var det dog flere talere som mente at myndighetene burde se seg om etter flere sysselsettingsobjekter utenfor vår etat og stilte da spørsmålet hvorfor vegvesenet skulle være redningsplanke for så mange og hvorfor ikke også anleggsdrift i privat regi ble pålagt slike oppgaver.

Man stilte også spørsmålet om hva det betyr, for vegvesenet og for den enkelte, at våre arbeidslag årvisst blir revet opp for enkeltvis å lede nye arbeidslag i de 2-3 månedene sysselsettingsarbeidene varer.

Vegdirektøren avrundet denne sekvensen med å si at det debaterte problem ikke var noe problem i landsmålestokk, men var særlig konsentrert om fylkene her nord. Det burde så absolutt arbeides videre med dette fra Nord-Norges side



Bilsakkyndig Kristian Øverås, Harstad, hadde mangellapper på vegforholdene i lommen

og han hadde merket seg ønske om at de nordligste fylkene ble trukket sterkt inn i LTP-arbeidet når det gjelder disse problemene.

Neste post, **samarbeidsutvalgenes arbeidsmåte tidligere og i fremtiden**, ble innledet av sekretær Edel Berg, Finnmark som ikke var tilfreds med hvordan SU har fungert hittil. Idéen var det ikke noe å si på, men man hadde ikke maktet å sette den ut i livet. En vesentlig årsak lå hos medlemmene selv, de la for dagen altfor lite initiativ, riktignok kunne det virke noe tregt med bare 4 møter pr. år, men hittil hadde vel ikke saksmengden vært stor nok til flere møter.

Interessen for SU er for oppadgående

blant de ansatte, men organisasjonene omfatter ikke SU med særlig interesse. Etter 30 år er SU fremdeles en fremmed fugl i vår hverdag og vi kan bare registrere at informasjonssvikten har vært betydelig.

Det vil for fremtiden særlig være nødvendig med bedre planlegging, både for arbeidet i SU og ellers. Man må bl.a. være villig til å forstå betydningen av et aktivt sekretærarbeide og ta konsekvensene av det med å gi SU-sekretæren tilfredsstillende arbeidsforhold.

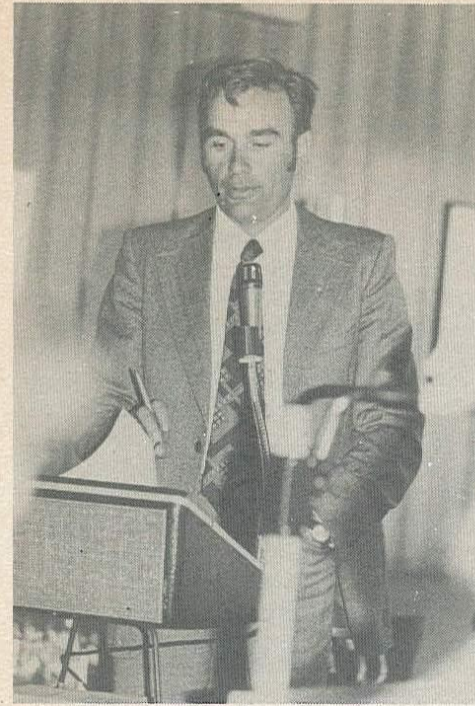
Har interessen for SU hittil vært laber, kan man i fremtiden kanskje risikere det motsatte. Organisasjonene kjører for tiden opp med kurs om demokrati på arbeidsplassen. Dette *kan* resultere i en økende interesse for SU — hvis interessen blir ekstra stor — hva da? Er vi tilstrekkelig forberedt på en uvanlig stor aktivitet fra de ansattes side? Det reiser seg også spørsmål som — hvis det i fremtiden skulle oppstå sterke motsetninger mellom de ulike tjenestemannsgruppene — hva da?

Tilslutt berørte Edel Berg også spørsmålet om underutvalg, om dette kunne gi SU nødvendig stimulans.

I den etterfølgende **debatt** ble det pekt på at de korte frister som ble gitt SU til å uttale seg om sentrale spørsmål, medvirket til å passivisere utvalgene. SU kom også altfor sent inn i bildet i en rekke saker, bl.a. var det ikke mulig å påvirke budsjettbehandlingen.

Undersøkelser blant ansatte hadde vist at kjennskapet til SU hadde vært mangelfullt, ja forbausende dårlig, særlig blant vegkontorenes personale i enkelte fylker. Det var en tydelig svikt i informasjonene om SU og enkelte pekte også på at de forhold SU-sekretæren arbeidet under, var en medvirkende årsak.

Et system med flere underutvalg eller uformelle kontaktgrupper ville intensivere



Hovedtillitsmann Jens Tveit Aga, HSU — aktiv debattant

SU-arbeidet, ble det hevdet, mens andre igjen håpet på at de ikke måtte få slike tilstander som i Rogaland hvor det hadde gått inflasjon i antall utvalg. Samarbeid er en holdning og skal være en del av det daglige, derfor er spredningen i underutvalg i stor utstrekning unødvendig.

Det var også de som syntes at det var forstemmende å høre all denne negative kritikk om SU. Man måtte ikke glemme at det tross alt var mange saker som hadde funnet sin løsning i SU — selv om disse ikke alltid var av de helt store sakene. Småtingene er jo ofte de vi føler på kroppen.

Også forholdet til Hovedsamarbeidsutvalget ble berørt. HSU virket for svært mange fjernt, men enkelte syntes å finne

en medvirkende årsak i de lokale SU — et dårlig arbeide her avspeilet seg sikkert i HSU.

Sekretæren i HSU, Arne Solhaug, sa tilslutt i denne debatten, at vi har vel ikke gitt SU den arbeidsmuligheten de burde hatt. Hollerutvalgets intensjon om større myndighet for SU, mener man vil bringe SU i en mere aktiv stilling, men dette vet man ikke ennå. Til de som i debatten hadde slått til lyd for å øke antallet representanter i SU, sa Solhaug at man måtte tenke seg vel om, risikoen for å få et mere tungrodd organ, var stor.

Samarbeidsformer for biltilsynet, vegstaten og politietaten var neste post og det tok bilsakkyndig Kristian Øverås, Harstad, seg av. Øverås hadde kunnet konstatere at mellom vegvesenet og biltilsynet var det lokalt et *dårlig* samarbeid på det vegtekniske plan, mens når det gjaldt vektkontroll og utstedelse/kontroll av brukstillatelser var det både et *nært* og *godt* samarbeid. Og det siste gjaldt også i opplæringssektoren hvor de bilsakkyndige medvirker som lærere i kjøretøvforskriftene.

Etter Øverås' mening avspeilet det dårlige samarbeide seg på det vegtekniske plan bl.a. i det faktum at det i Troms fylke bygges vegger etter vegklasse IIE, en veg med en kjørebanebredde som nærmest inviterer til trafikkulykker for tungtransporten. Biltilsynet har jo gjennom årene skaffet seg erfaringer gjennom trafikkulykkesundersøkelser og trafikkalt kjennskap til hvordan de fleste førere av kjøretøyer oppfører seg. Burde det da ikke innledes nære samarbeidsformer på det vegtekniske plan for å nyttiggjøre de erfaringer biltilsynet sitter inne med?

Øverås stilte i denne forbindelse også spørsmålet om det framtidige biltilsynet ikke lokalt burde stå fritt, direkte underlagt Vegdirektoratet og ikke administrativt sortere under vegsjefen som nå. Og

satt på spissen — kanskje ville det være riktig om de bilsakkyndige som skriver ut mangellapper for kjøretøyer også burde skrive ut mangellapper når det gjelder trafikksikre forhold ved vegene våre.

Samarbeidet politiet — biltilsynet var utmerket på det lokale plan idag og Øverås hadde ikke synspunkter som kunne tillegge politiet en annen rolle i dette samarbeidet. Det etablerte samarbeidet var særlig viktig og nyttig og det var overfor trafikantene av stor betydning å kunne opptre som en best mulig samordnet enhet.

I **debatten** ble det hevdet at innlederen hadde trukket for snevre grenser for de samarbeidsformer som både fantes og som kunne utbygges, bl.a. ble nevnt skilting, vegoppmerking, ulykkesregistrering. Det var videre klart at biltilsynet burde trekkes mere inn i vegplanarbeidet, ikke lokalt, men på sentralt hold. Om den nå så omtalte vegklasse IIE ble sagt at vi nok må leve med den en stund, den var nå engang vedtatt nyttet for å kunne nå lengst mulig på kortest mulig tid i opprustningen av vegnettet. Og maktet man å skape en skikkelig holdning i biltrafikken, så holdt nok vegnettet, foreløpig ihvertfall, i kampen mot trafikkulykker.

Om organisasjonsformen for biltilsyn/vegetat trodde man nok at en bedre samordning rent administrativt, ville bidra til å bygge ut et samarbeid til beste for alle.

Og jo nærmere man var tilknyttet vegvesenet, jo lettere ville det vel være å akseptere at biltilsynet også skrev ut mangellapper på vegnettet slik innlederen hadde nevnt.

De fleste talerne mente det forelå et behov for å styrke og utvide samarbeidet og det ble bl.a. uttalt at biltilsynet oftere burde trekkes inn i debatten om vegvesenets oppgaver.

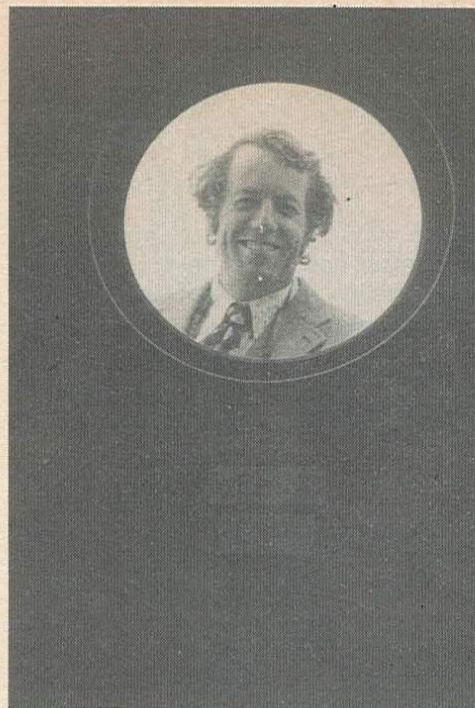
Vegdirektøren la i sitt innlegg til slutt

ikke skjul på at et av de store problemer i etaten har vært nettopp det mangelfulle samarbeidet mellom vegvesenet og biltilsynet. Man har møtt endel motstand fra bilsakkyndighold og passivitet fra vegvesenet. Imidlertid går det nå den rette vegen, samarbeidet tar nå etterhvert skikkelige former.

Kontaktforhold mellom vegetatens sentralmyndigheter og vegadministrasjonen i Nord-Norge het siste programpost og det var vegsjef Geir Johnsen, Finnmark som innledet.

Avgjørelsesmyndigheten var nå i en del saker delegert til fylkene, og flere ville det bli etterhvert. Og det var forståelig. Sentralt sitter riktignok konsentrert stor fagkompetanse, bl.a. i alle grener hvor det foregår forskning og de kommer på sentralt hold også lettere i kontakt med ekspertise utenfor etaten, men det er på det lokale plan ekspertisen når det gjelder det daglige arbeid finnes. Vegkontoret er en praktisk arbeidsgiver, en stor planlegger og oppdragsgiver for entreprenører/private biler og maskiner og vi kommer derfor nærmere der det skjer i motsetning til Vegdirektoratet. Det vil videre si at det lokale personell utvikles mot praktisk legning, Vegdirektoratets mot teoretisk tenkning og et skjematisk syn. Dette avspeiler seg f.eks. i kurset i driftsplanlegging, som er utarbeidet sentralt, det harmonerer nemlig dårlig med den praktiske gjennomføringen. Og liknende hender ofte — vegdirektoratet mener det som er bra for et fylke, er bra for hele landet. Men landets fylker er så forskjellige — klima, avstander, personellforhold — alle faktorer som kan virke ulikt fra fylke til fylke. Også innkjøpsordningen ble nevnt som et eksempel på tiltak som burde være mere fleksibelt.

Fylkene i Nord-Norge har fra tidligere vært vant til å ta mange avgjørelser på egen hånd — de dårlige kommunikasjo-



Redaktøren i «Vegen og vi» var også med — «i glass og ramme»

nene var årsak til det. Men man kan ikke føre driften helt og holdent uten hjelp fra sentralt hold. Derfor er et intimt kontaktforhold med Vegdirektoratet nødvendig. Dessverre måtte det konstateres at det stort sett bare var toppledelsen som hadde et slikt forhold — forbindelsene ellers er ikke særlig sprudlene og for den merkantile sektor nesten utelukkende telefonkontakt. For personell ute i driften — ingen kontakt. Kan man øke kontakten, vil man bli bedre rustet til å løse oppgavene, sluttet Johnsen.

I **debatten** var det flere talere som grep fatt i innkjøpsordningen, at den bedre burde tilpasses de lokale forhold og det ble herunder nevnt den samfunnsmes-

sige og beredskapsmessige betydning lokale innkjøp ville ha. Det ble i denne forbindelse opplyst at riksrevisjonen hadde bedt om en bedre innkjøpsordning.

Når det gjaldt forbindelsen mellom fylkene og Vegdirektoratet, ble det sagt at den minsket med avstanden — dette hevdet imidlertid andre ikke kunne være tilfelle, for selv i fylker nær Oslo hadde man ikke merket noen større intim kontakt. Man kom inn på utveksling av personell, at det burde utvikles en ordning i mere organisert form. Alle i denne etaten er imidlertid med å forme hverandre, bevisst og ubevisst.

Om delegeringsprosessen ble det sagt at man nå burde betenke seg for å utvide den, men dette var andre ikke enige i. Man måtte ikke glemme alle tidligere klager på sen saksbehandling — nå hadde man gjennom delegeringen fått muligheten til å rette opp dette forholdet. Og forespørsler fra fylkene resulterte ofte i rundskriv, godt for noen, mindre bra for andre, det var vanskelig å gi direktiver som passet for hele landet.

Men det ble da også i debatten gitt uttrykk for at man syntes samarbeidet/kontakten mellom fylket og Vegdirektoratet var utmerket på en rekke felter og deltakere i HSU som var knyttet til Vegdirektoratet ga fylkene honnør for all den velvilje man møtte der.

Tilslutt sa Vegdirektøren at han i grunnen hadde ventet flere angrepspunkter og hardere kost. Vegdirektoratets sentrale oppgave var å formidle de rent politiske ordrer til fylkene. Delegeringen skal fortsette og direktivene blir da etterhvert mere normgivende. En viss spesialkompetanse må dog opprettholdes. Fylkene måtte ikke glemme hvor viktig det var å etablere et godt forhold til og et godt samarbeide med lokalpolitikkerne. Vegdirektøren så positivt på utvekslingsformer mellom direktoratet og fylkene, spesielt

God-dag igjen, kjære medbyråkrat

Et eventyr

Vi får oss av og til fortalt at vi etter hvert er blitt forferdelig byråkratisk av oss. Påstanden blir som regel framsatt av folk som ikke er enig med oss i de avgjørelser vi er satt til å ta innenfor vårt ansvarsområde. Byråkrati lyder ikke bra i de

trodde han direktoratet kunne dra stor nytte av dette.

Fellesmøtet ble avsluttet av vegsjef Herleiv Solberg som mente dette møtet hadde vært et av de mest positive i SU-sammenheng. Man hadde fått belyst de aktuelle emner fra mange og interessante vinkler av en meget engasjert forsamling og som hver især nok hadde kunnet hente impulser av hverandre til sitt daglige arbeid. Selv hadde han bl.a. notert at det ble argumentert med LTP-begrepet i alle emnene som var til behandling her, et tegn som tydet på at LTP-arbeidet og forståelsen for det, var på veg ut i etaten. Og at dette ville bidra til å bringe klarhet i vår holdning, var han ikke i tvil om, for et av de store problemer i etaten ligger i å få folk til å forstå hva vegvesenets oppgaver er.

Deltakerne fikk tilslutt høve til å bese de nye byggene til bilsakkyndige og vegstasjonen i Harstad hvoretter de ble tatt med på en fjordtur med en titt på ferjeleier under bygging i Bjarkøyområdet.

fllestes ører. Snarere tvert imot. — En byråkrat er noe av det mest ubegavede, ubehjelpelige og usympatiske folk flest kan tenke seg. Riktignok finnes det enkelte individer som bærer sitt byråkrattempel med hevet panne, men de hører forhåpentligvis til sjeldenhetene innen vegvesenet.

Uten å dvele nærmere ved hvorvidt vegvesenet i ett og alt lever opp til gjeldende retningslinjer for norske byråkratier, skal det her meddeles at vi nå har fått streng beskjed om å avbyråkratisere oss. — I en tid der det stadig kreves økt innsats for å gjøre det såkalte forvaltningsspråket mer forståelig for det som kalles den jevne mann (og kvinne), må unektelig ordet «avbyråkratisering» for tone seg som et slag i ansiktet! Det må utvilsomt være en fullblods byråkrat som har stått for konstruksjonen av dette ordet.

Ordren om avbyråkratisering kommer fra høyeste hold. Fra Statsministerens kontor er den kommet strakeste vegen via Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet. — Rask saksbehandling skal visstnok være ett av de første, og største skritt på vegen med avbyråkratisering, og det har da heller ikke tatt mer enn knapt et halvt år fra saken gikk ut fra Statsministeren til den lå på vegsjefens bord! Opptakten til det videre arbeid er således utmerket.

Et lite minus ved saken er det likevel at Statsministeren selvfølgelig ikke kunne vente så lenge før første trinn i arbeidet med avbyråkratisering skulle avsluttes.



Dette medførte selvfølgelig at ingen vegsjef i dette land fikk anledning til å uttale seg om saken før første fase var avsluttet. En trøst var det imidlertid at vi etterpå fikk anledning til å lese det som Vegdirektoratet hadde uttalt på vegne av vegsjefene. — I den uttalelsen stod det forøvrig mye nytt og interessant.

Avbyråkratiseringssaken kom vegsjefen i hende en gang i sommer. Det var satt svarfrist til i midten av august. Innen den tid skulle saken ha vært forelagt såvel biltilsynet som samarbeidsutvalget. Dessuten skulle den forutsetningsvis vært diskutert grundig innenfor de enkelte avdelingene.

Nå er det en gang slik at også byråkrater tar seg ferie av og til, — enten de har fortjent det eller ikke. Dette førte til at avbyråkratiseringssaken slett ikke ble gjenstand for noen behandling. Mens de fleste byråkratene ferierte, ble saken tvert imot uhyre raskt og effektivt ekspedert tilbake til Vegdirektoratet et par dager etter fristens utløp. Vegsjefens uttalelse ble et nytt «hui og hast»-brev som selvfølgelig ikke på noen måte dekker hele det problemfelt som var reist.

Til saken

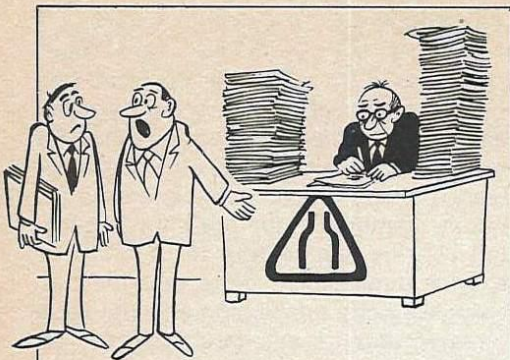
Jeg går ut fra at alle har oppfattet den smule usaklighet som oser av forenstående. Dette skyldes ikke uærbødighet for selve saken, — tvert imot. Mitt ønske har vært å skape størst mulig interesse for saken, samtidig som presentasjonsmåten kanskje kan få folk til å forstå de enorme dimensjoner dette problem har. Hvis ikke dette prisverdige arbeidet for å gjøre forvaltningsapparatet vårt mer effektivt og menneskelig, får det resultat som var ønskelig, tror jeg nemlig ikke dette vil skyldes vrangvilje, men ganske enkelt at store deler av forvaltningen i dag slåss med ryggen mot veggen.

Hva skal vi gjøre?

Arbeidet med avbyråkratisering kan foreløpig knapt sies å være kommet igang. Det videre arbeid vil i stor utstrekning være avhengig av de signaler som kommer fra sentralt hold. Likevel er det bred plass for initiativ fra den enkelte. Ingen har noen grunn til å sitte i sitt lønnkammer og brenne inne med gode idéer.

Når vi ser bort fra biltilsynet, har en sett det som vesentlig å fokusere interessen på det vi kan kalle dispensasjonsaker, planlegging og grunnverv. Det er vel innenfor disse arbeidsområdene vi har størst kontaktflate overfor publikum. Det naturlige vil være at det er innenfor de samme felt vi har mest å hente i arbeidet med avbyråkratisering. — Dette betyr selvfølgelig ikke at andre vegfolk blankt kan avvise byråkrattemplet uten den minste gransking av hjerter og nyrer! Anleggs- og vedlikeholdsfolk på alle nivå har også en betydelig publikumskontakt.

Når vi nå skal avbyråkratisere oss, har vi foreløpig festet oppmerksomheten på



— Her er det rasjonaliserings-
eksperten mener sakene hoper seg
opp —

Jeg formoder at de fleste lesere av dette organ har registrert enkelte forhold som kan løses på en bedre måte, og også har gjort seg opp en oppfatning av hva som bør gjøres. Min oppfordring er derfor, — **kom fram med idéene!** Ta dem opp med nærmeste overordnede om det passer, eller send dem til redaktøren av herværende organ. Han blir sikkert stortende glad for ekstraarbeidet med å koordinere alle forslag og å få sendt impulsene videre til rette vedkommende!

Gaute Kydland

Utbedring i Skibotndalen

den informasjon vi gir, — eller rettere sagt burde gi. Mangelfull informasjon er åpenbart ikke noe spesielt fenomen for vegmyndighetene, men det er vel etter hvert blitt bitterlig klart at den informasjon vi hittil har vært i stand til å gi, ikke har vært god nok i alle henseender.

Sentrale spørsmål blir derfor: Hvordan skal vi innrette oss for å bedre informasjonstilbudet overfor de som berøres av vår virksomhet? — Hvordan skal vi presentere informasjonen slik at folk flest forstår hva saken dreier seg om?

Felles innsats

Alle mennesker i dagens samfunn har dårlig tid og tilsynelatende for mye å gjøre. En gjennomgripende avbyråkratisering vil sette enorme krav til hele etaten. Vår arbeidsinnsats vil måtte forsterkes. I denne situasjonen er det viktig at vi ikke roter bort verdifull tid med å satse på feil hest. Vi må derfor finne ut hvor skoen trykker mest!

i 1936, het et foto vi presenterte i «Vegstikka» i forrige nr.

Sjåfør på X-3199 var Kåre Johannesen, Tromsø, en ikke ukjent sjåførskolelærer i Tromsø. Hans far var eier av lastebilen. Kåre Johannesen drev ganske lenge kjøring i Skibotn i de dager. Bl.a. transporterte han med denne kjøredningen hertugen av Westminster og hans følge, alle på lastepanet, oppover Skibotndalen. Til denne historien hører at selskapet havnet i grøfta og det var ingen pardon, adelsmenn og ladies, de måtte alle være med å bringe bilen opp på vegen igjen.

Tar vi for oss bildet igjen, ser vi nærmest, daværende lektor ved lærerskolen i Tromsø, Benum, Johannesen (i svart lue), en student, Johs. Reiersen (bror av red.), lærer Slinde fra Skibotn (bøyd). Men guttungen er det verre med, Rolf Eriksen benekter tilstedeværelsen, det er foreslått Gunnar Soini og det er nevnt «en av Grape-guttene».

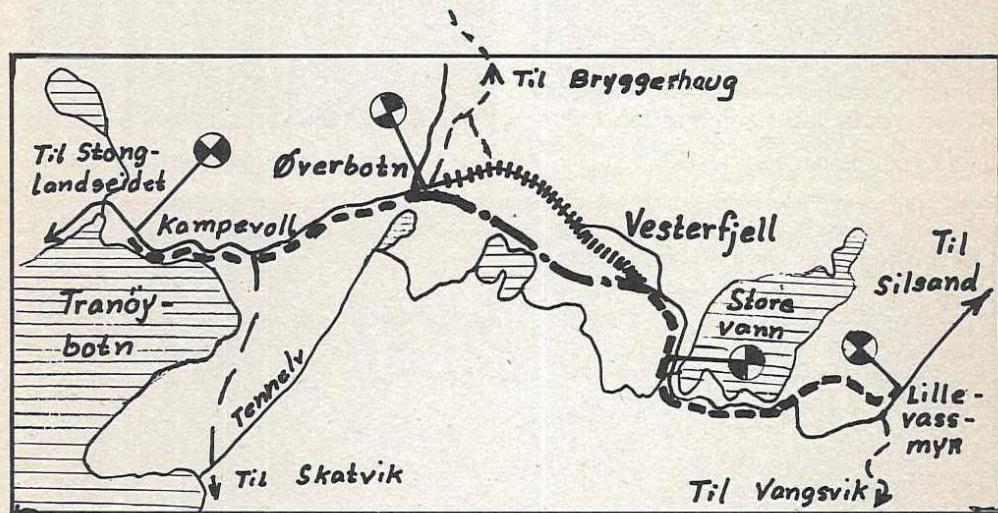
Fotograf var Benums datter.

Lillevassmyr - Kampevoll under utbetring

I Tranøy kommune skal rv. 860 få ein hardt tiltrengt ansiktsløfting i åra framover. Ansiktsløfting er vel også eit svakt uttrykk ettersom det tildels vil dreia seg om store omleggingar av vegen. Utbyggingspolitikken i dei seinare åra har stort sett gått ut på utbetring av eksisterande veg, men ein sto her delvis overfor vegstrekningar som måtte karakteriserast

som verdilause i den samanheng. Dei som har prøvd å kroka seg gjennom dei verste partia (særleg i vårløysinga) kan vel skriva under på det.

Men ingen skal tru at her interesserte distriktet seg berre for å få ein betre veggjennom kommunen. Vesterfjell er eit aktivt grendesamfunn som har sterke meiningar om kvar vegen bør gå. Meinin-



- eksisterende riksveg
- - eksisterende fylkesveg
- ▣▣▣▣ ny riksveg, fastlagt linje
- ||||| ny riksveg, Alt. B
- ▣▣▣▣ ny riksveg, alt C1.

gane sprikte noko i utgangspunktet, men i vurderinga av vår første hovudplan var det eit samstemmig tommelen ned.

Etter rådføring med Tranøy kommune vart så fire nye alternativ lagt fram til behandling. Dei viktigaste momenta i debatten har vore god vegtilknytting for Vesterfjell, jordvern, friluftssyn og tekniske omsyn.

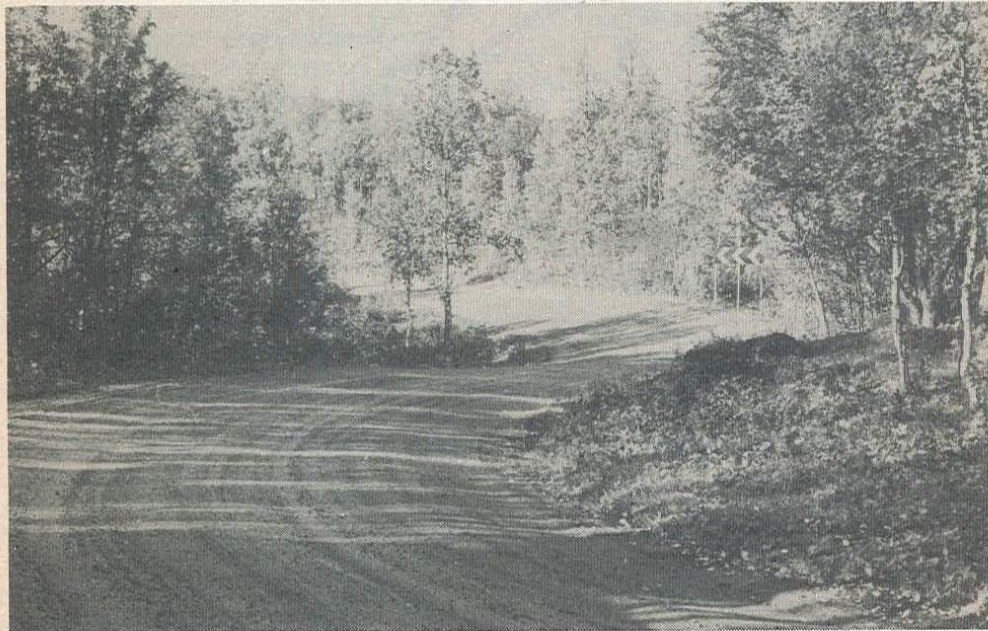
Etter ein del saksbehandling med vedtak og kontravedtak står ein dog igjen med 2 alternativ som framleis vert drøfta. Desse er kalla B og C 1 på parsell Storevann - Øverbotn, og har lengder på 5,2 og 4,9 km.

I mellomtida har ein fremma og fått godkjent planar for parsell Øverbotn - Kampevoll. Denne 4,5 km lange parsellen er i stor grad eit tradisjonelt utbetningsanlegg, med mindre omleggingar ved Tannelva i starten av parsellen. Anleggsarbeidet starta opp i sommar, og i skri-

Kjente krøll på dagens rv. 860



Og nå er vi igang ved Kampevoll



Gang- og sykkelbanen på Sætermoen

som nå står ferdig, kan vi vel regne som innledningen til en epoke i vegbyggingen hvor trafikksikkerheten for fot- og sykkelfolket skal prioriteres høyt, både i det gamle vegsystemet og i det framtidige.

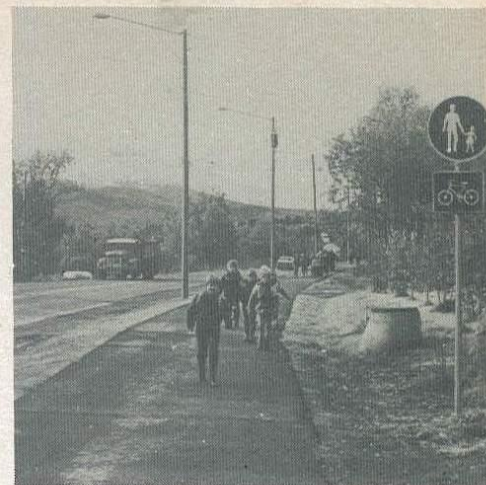
Og denne vegen langs E6 på Sætermoen, er altså den første som er originalbygget av vegvesenet, etter planer av vegvesenet og finansiert med midler over statsvegbudsjettet.

Det har tatt år før vi har kunnet bygge denne første gang- og sykkelbane i Troms fylke — nå kan det vel tilføyes, at det heller ikke i andre fylker har vært en særlig intensiv virksomhet på dette fel-

vande stund er ein god del av planerings- og grøftearbeidet utført. Ny Langvasselv bru og Tannelv bru inngår i anlegget.

Parsell Lillevassmyr - Storevann er under fremming som detaljplan. Denne omfattar ei omlegging på 1,5 km som kortar inn riksvegen med 0,7 km. Heile parsellen er på 3,6 km. Her går både den gamle og den nye vegen gjennom nær ubebygd skogsterreng, omsyn til skogbruk og friluftssinteresser har vore det sentrale under planbehandlinga hittil.

Heile parsellen Lillevassmyr - Kampevoll måler 13 km og er på hovudplanstadiet kostnadsrekna til 20,5 mill. 1975-kroner. Det er då lagt til grunn vegklasse II E, d.v.s. 6 m totalbredde og dimensjonerande hastighet på 60 km/t.



tet før i de senere år. Tanken er imidlertid ikke ny, allerede i Stortingsproposisjon nr. 1 for 1937 finner vi uttalt bl.a.:

«Når det gjelder sikring av trafikken, finner veidirektøren det nødvendig å henlede oppmerksomheten på spørsmålet om særforanstaltninger for den gående og syklende trafikk. Biltrafikken er nu på mange veistrekninger — særlig i byenes omegn — blitt så stor, at det utvilsomt er forbundet med meget stor fare å gå eller sykle på veiene Veidirektøren antar derfor at man på mange veistrekninger snarest mulig må begynne å ta spesielt hensyn til sykkeltrafikken og fotgjengere ved bygging av særlige sykkelstier og fortau eller kombinasjon av begge Veidirektøren vil ikke i år fremkomme med noget forslag om bygging av sykkelstier, men akter å søke spørsmålet nærmere utredet for muligens neste år å kunne fremsette forslag».

Vi kan altså konstatere at «myke tra-



Hans Iversen: JO, veggen brukes

fikanter» hadde sine talsmenn i våre rekker allerede for 40 år siden, men vi må vel og kunne si, at det har drøyd før man tok konsekvensen av denne oppdagelsen.

Vel, på Sætermoen kan folk glede seg over en trygg sykkel- og gangveg, særlig for barna i sin ferdsel til og fra skole. Kryssingen av E6 foregår planfritt i en undergang, men dessverre viser ennå noen uforsvarlig opptreden ved ikke å nytte denne undergangen. Og en pjokk kommenterte det slik:

De' e' bare dummingan som ikkje fær gjenna røret — men de' e' no blitt miijn-ner a' dæm ætte kvært».

Og vi kunne ved selvsyn konstatere at veggen ble brukt og det samme inntrykk hadde Harald Rognså og Hans Iversen som var i ferd med sluttarbeidene.

Anlegget ble avlevert 29/9 og det er Bardu kommune som skal ha det fremtidige vedlikeholdet.



Ryggning – stadig kollisjonsårsak

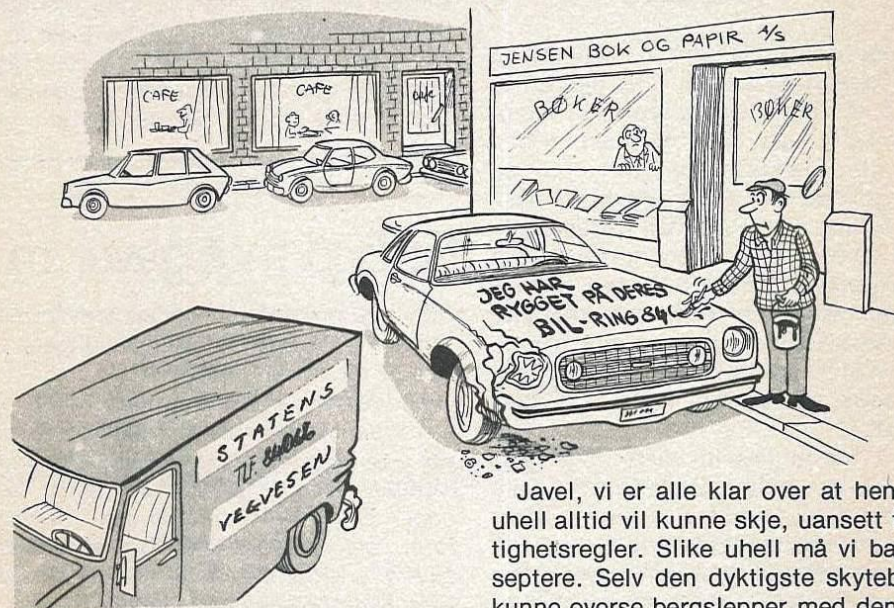
Om ryggning og vending står følgende i trafikreglenes § 13:

Ryggning og vending må bare finne sted når kjøreren har visshet for at ingen hindring er til stede og når det kan skje uten fare eller særlig ulempe for andre. Under slik manøvrering må det kjøres med størst mulig oppmerksomhet og med liten fart. Med vogn hvor føreren ikke har tilstrekkelig utsikt, må det ikke

foretas ryggning eller vending uten at det — om mulig — er sørget for at en annen passer på.

Den som rygger eller vender, har vikeplikt for andre vegfarende.

Ryggning skal foretas i den side av vegen hvor det voldes minst ulempe for den øvrige ferdsel.



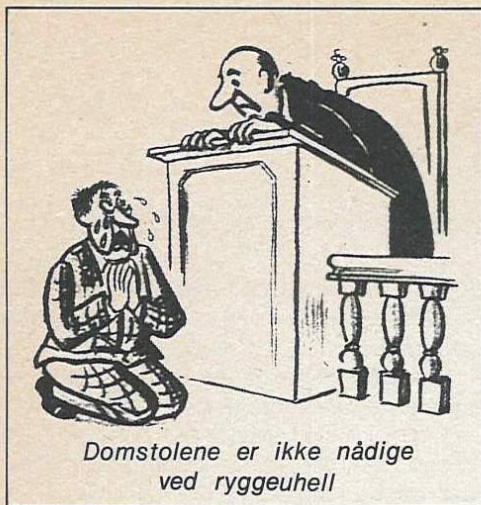
Javel, vi er alle klar over at hendelige uhell alltid vil kunne skje, uansett forsiktingsregler. Slike uhell må vi bare akseptere. Selv den dyktigste skytebas vil kunne overse bergslepper med den følge at steinsprut farer i uventet retning.

Men ryggning, mine herrer sjåfører og maskinførere, ryggning som ender med kollisjon, vil praktisk talt aldri kunne unnskyldes. Det er erfaringen fra uttallige rettssaker.

Det hjelper så lite at vedkommende

I tidsrommet mai - september i år er innkommet 36 erstatningskrav mot vegvesenet i Troms. 90% av disse skyldes skader vi har påført andre ved ryggning.

På engelsk har man uttrykket «Accidents will happend» — uhell vil intrefte.



fører sier han så gjennom bilspeilene og kunne ingen ting se bak. Det hjelper så lite å si at da han satte seg inn i kjøretøyet var det ingen biler bak, men før han fikk startet, hadde en bil kjørt opp bak ham, som han ikke var oppmerksom på.

Det hjelper så lite å si han hadde andre vanskeligheter å konsentrere seg om under rygging. (Andre biler tett parkert på siden av ham). Verken forklaringer eller unnskyldninger hjelper. For når en kollisjon skjer under rygging, er det fullgodt bevis på at ryggingen har vært uaktsom.

I §13 første avsnitt siste linje står uttrykt — «om mulig». Dette kan man like godt se helt bort fra. Når en brøytesjåfør alene på høyfjellet i storm og snøkvam må rygge for å få fart gjennom snøfonnene og dermed rygger inn i en bil som har kjørt opp bak ham, blir han erkjent skyldig. Bilen bak ham har ingen skyld, selv om vedkommende ikke burde ha kjørt så tett opp bak brøytebilen. Uhellet blir heller ikke karakterisert som hendelig. Der er rygget, der er skjedd en skade, ergo: Uaktsom rygging. Dette spørsmål

kan man diskutere opp og ned ad stolper. Men domstolene er ubøyelig.

Her skal ikke løftes noen skolemesterfinger. Vi vet hvor fort et uhell kan skje.

Men la det likevel være sagt at vi har fått inn tilfeller som ikke bare har vist uaktsom rygging, **men helt meningsløs uansvarlig rygging**. I slike tilfeller har vi her på vegkontoret reist spørsmålet om vedkommende er kompetent til å fortsette i vegvesenets tjeneste. Det er vel ingen hemmelighet at vi her på vegkontoret registrerer alle skadetilfeller med vegvesenets kjøretøyer involvert, førerens navn og med en beskrivelse av skadeårsaken.

Alt for store verdier står på spill til at vi kan se gjennom fingrene med gjentatte tilfeller av likegyldighet. Vi beklager at vi finner det nødvendig med dette alvorlige varsku på grunn av de mange skadesaker som skyldes rygging den senere tid.

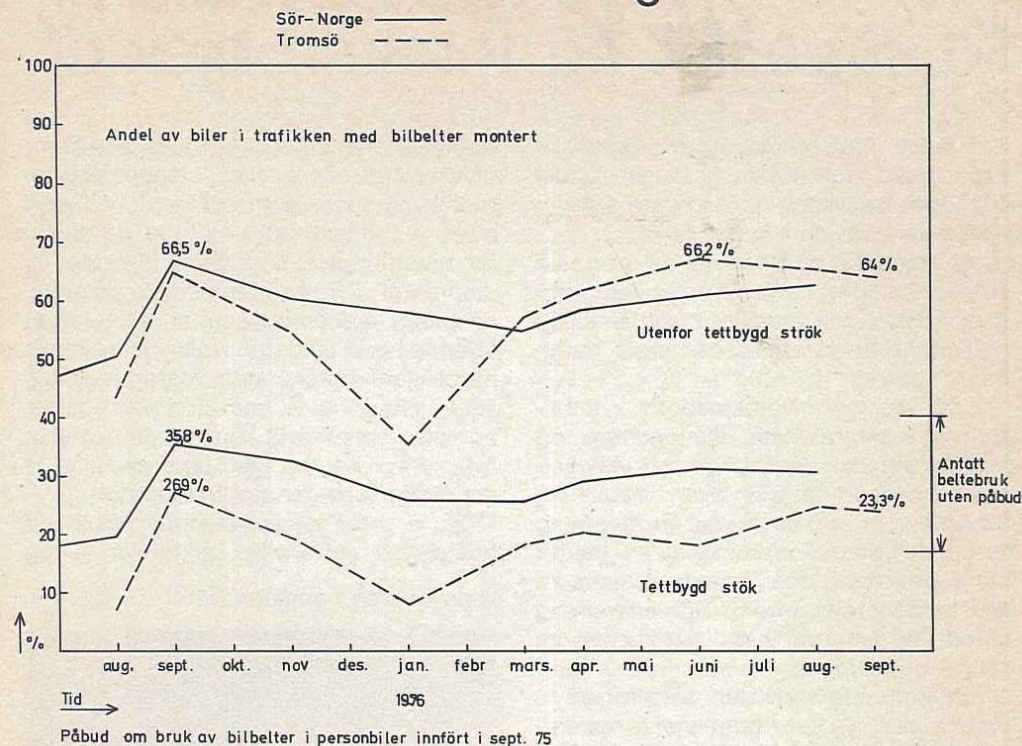
Forbud mot gaver m.v.

Vegdirektoratet har i rundskriv av 2. september 1976 minnet oss på tidligere utsendte direktiver, vi siterer:

«Vegdirektoratet finner grunn til å be om at veltjenestemennenes holdning til gaver o.l. fra private firmaer m.v. blir innskjerpet. Direkte personlige gaver, herunder eksempelvis drikkevarer i enhver form, skal klart avvises/returneres. Lunsjer m.v., som ikke gis direkte av firmaer, men av organisasjoner, kan det ikke være betenkelig å akseptere. En minner om at også slike innbydelser skal forelegges ledelsen til avgjørelse.

Vegdirektoratet vil innstendig be om at samtlige tilsatte i vegetaten, herunder biltilsynet, arbeider for en sunn holdning til de problemer som her er berørt».

Beltebrukutviklingen



Avvikling av siste ferieuke 1976

Rettelse til rundskriv nr. 73/76.

I det andre avsnittet er det nevnt at det er avtalt med hovedtillitsmannen når den siste ferieuken skal avvikles. Dette er ikke riktig.

Det som var avtalt, var at det kunne sendes et rundskriv fra kontoret for å få en samlet oversikt over hvilke tjenestemenn i driften som av forskjellige årsaker ønsket å avvikle ferien i løpet av høsten.

Da hovedtillitsmannen har fått en del kritikk for dette, som skyldes en misforståelse innen administrasjonen, vil en hermed beklage det inntrufne, og be om at uttrykket: «Etter avtale med hovedtillitsmannen foreslår en» betraktes som ikke skrevet.

I stedet skal stå: «Vegadministrasjonen foreslår at . . .

Driftssjefen

Rushtrafikk og forskerobjekter

Et heller lite område hva veglengde angår. Med sine 96 km riksveger, under 192 km fylkesveger og med bare 1 ferjeleie er det et av de minste i fylket.

Men med innfartsvegen til Tromsø — E 78 — som hovednerven i dette vegsystemet, er det som mangler i veglengde, i fullt monn tilstede med den store trafikken.

E 78 Tromsø - Nordkjosbotn — asfaltert og bra i så måte. Omlegginger og utbedringer har skjedd her og betegnelsen «potetland» er gått over i historien. Så sent som i 60-årene var en strekning av og til i sånn forfatning at en traktor sto i beredskap for å trekke biler som ikke klarte å ta seg frem. Tida endrer seg — nå er det som sagt trafikken som skaper problemene.

Ettersom størsteparten av område 6 hører under Tromsø kommune — resten i Balsfjord — kan man jo forstå at trafikk og tettbebyggelse er en ganske dekkende betegnelse på dette.

Vi treffer vegmesteren i området, Asbjørn Hansen, på kontoret sitt som strategisk er plassert i Tromsdalen, rett over om brua.

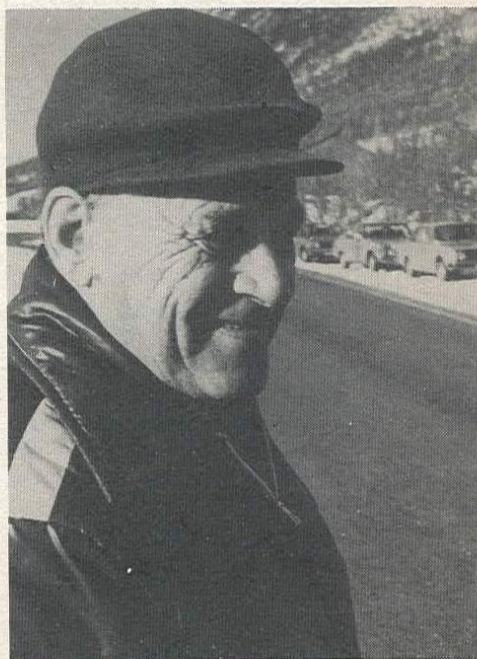
— Det er vel den store trafikken som skaper de største problemer?

— Ja, det er iallefall klart at der trafikken er stor er belastningen på vegene også størst og for at det skal være flyt og sikkerhet i kjøringen betyr det også at vegene må være i god og kjørbare stand til enhver tid. Og det er jo her vi kommer inn i bildet. Trafikkproblemene ellers er det andre som tar seg av. Ulykker skjer jo dessverre ofte i sterkt trafikkerte områder. Men det viser seg også at der

trafikken er innarbeidet, skjer det færre ulykker enn ellers. Når det oppstår stor trafikk på veger som tidligere har vært stille — trafikalt sett — vil det gå en tid før omstillingen, eller forsiktigheten, er innprentet i folks bevissthet. Kroken, som den drabantby den er blitt, er et levende bevis på dette. Anlagt uten tanke på at den eksisterende vegforbindelsen ikke kunne holde mål for den sterke trafikken som måtte komme. Bl.a. ligger avkjørslene her tett i tett og det er klart at dette representerer stor trafikkfare.

Og vi skjønner vegmesteren er sterkt opptatt av dette med avkjørsler — og

Vegmesteren i godlage



hvilken vegmester er forresten ikke det. Det er jo her som han selv sier at presset psykisk er størst.

— Avgjørelsesmyndigheten i slike saker ligger jo ikke hos oss, selv om de skal innom her til uttalelse. Men oppfølgingen av forskriftsmessig utførelse skal foretas. Etter loven skal avkjørsler — enten de i sin tid er anlagt av vegvesenet eller ikke, gjøres i forskriftsmessig stand av brukeren. På dette området synes det å herske stor mangel på viten hos publikum. Grunneierne krever her ofte mer enn de har hjemmel for. Kanskje har vegvesenet også vært ettergivende i enkelte tilfeller. Det er menneskelige følelser hos en vegmester også. Der hvor det har vist seg at økonomi og hjelpsløshet har stått i veien for å utføre spesielle ting f.eks. nedlegging av stikkeren, har vi trådt støttende til. Men det

Prøvefelt i Kroken



kan straffe seg. I alle fall må vi komme fram til ens praksis overalt i fylket om hvordan man best kan få gjennomført bestemmelsene. — Stor helgetrafikk krever vel også en ekstra belastning av beredskapsmessig karakter. Vinterstid er jo Lavangsdalen og Breivikeidet usikre.

— Snøskred ja. En eneste vinter i min tid har jeg opplevd at det ikke har gått snøskred i Lavangsdalen. Ellers er dette noe vi hver vinter må regne med — og være forberedt på. Omkjøring kan jo skje nå via Kantornes-Andersdal-Sørbotn. Men denne strekning er heller ikke sikker. Sist vinter gikk det betydelige ras her.

Og Lavangsdalen, trang dal, med høye fjell, — her kan snøen komme ned fra fjellsida og over vegen til andre sida. Både her og på Breivikeidet har det vært snøskredespertene for å undersøke forholdene, men det viser seg vanskelig å treffe effektive forebyggende tiltak. Men vegene må holdes åpne — og vaktholdet må være på plass.

Vegstasjonen er nå utstyrt med automatisk telefonsvarer som vil henvise til de respektive vakter i helgene og etter kontortid. Telefonsvareren vil bli tatt i bruk når vær og føreforhold tilsier at slik beredskapsvakt er nødvendig.

Den dagen Vegstikka var på besøk i dette område, 27. september, var faktisk første forsmak på vinteren kommet — marka var dekket av snø. Og forberedelsene for vinteren — oppsetting av brøytestikker — var igang.

— Gjøres ikke dette «gammeldags», Hansen? Dette arbeide kan jo foregå maskinelt har vi hørt.

— Det er nok så — og vi skulle gjerne hatt en sånn maskin her. Det kunne lette arbeidet. Men det største problemet vi har med brøytestikkene, det er at de ikke får stå i fred. Især i tettbebyggelsen. Ungene river de ned etterhvert som vi



Bjarne Johannessen bringer ut brøytestikk . . .

setter de opp. En idé er å få skolene inn i bildet — å få lærerne til å forklare nytten og bruken av disse — så var det et håp at i alle fall skolebarn slutter med «sporten» Ofte er refleksbrikkene borte og det er jo like galt. I mørke er refleksen uunnværlig. I Lavangsdalen, ned mot Ramfjordbotn, har vi forresten markert vegkanten godt i den svingete stigningen. Det er et forsøksprodukt — med kraftige påler og refleksbrikker. Enkelte reflekser, ja, påler også, har ungene forsynt seg med her. Skjønt unger, — enkelte ganger kan en lure på hvor uansvarlige voksne også kan være. Skilte og oppmerkinger kan bli kjørt ned og gjort uleselige uten at dette blir varslet.

— Vegstasjonen her i Tromsdalen — bare et «steinkast» fra hovedkontoret. Er det en ulempe?

— Enkelte av de oppgaver vi får har vi

nok unngått om vegstasjonen hadde vært lengere borte. Det følger naturlig nok med endel transitoppdrag ettersom Tromsø er omladningssted for så mangt. Vi ligger dessuten høvelig til for «forskere» ved vegkontoret, her kan det forresten være interessante oppdrag og. F.eks. er det nylig laget et prøvedekke på 200 m av fylkesvegen ved Kroken, lys asfalt, det er nyttet grus av en særlig lys steinart. Ikke noe rimelig materiale, hentet fra Syd-Norge! Vi skal da holde øye med dette dekke, om det har stor slitestyrke, om hvordan vi som trafikanter oppfatter kjøresikkerheten under forskjellige forhold. På mørke, regntunge høstkvelder er nok dette asfaltdekke å foretrekke framfor det svarte, sikten er mye bedre.

Et annet prosjekt har vi på E78 mellom Lauksletta og Fagernes.

«Utvalget for frost i jord» installerte



. . . og Georg Gabrielsen setter de ned

sommeren 1971 i samarbeide med statens vegvesen et såkalt «klimasonefelt» her. Feltet er et av 3 i landet og ble opprettet for å få bedre kjennskap til klimats betydning for dimensjoneringen av varmeisolererte vegger.

Forsøksstrekningen består av 3 stk. 15 meter lange partier av respektive 3, 6 og 9 cm tykkelse. Området er grunnundersøkt etter alle kunstens regler og vegens overbygning kjennes også i detalj.

Temperaturfølere og varmestrømsmålere er dessuten i stort antall satt ned i overbygning og undergrunn.

Målinger utføres også over og under

terreng i et inngjerdet felt like ved vegen.

Alle målere avleses automatisk hver annen time på datalogger.

Databåndene skiftes månedlig av oss og vi besørger også båndet sendt til Norges Tekniske Høyskole i Trondheim, der temperaturkurver (isotermer) tegnes opp automatisk av datastyrt tegnemaskin.

Asbjørn Hansen er opprinnelig fra Talvik i Alta og før han i 1962 kom hit til Troms hadde han 20 år bak seg i vegvesenet i Finnmark fylke — hovedsakelig i vedlikeholdsdriften.

— Er forholdene forskjellig synes du?

— ET er i alle fall sikkert at det er atskillig lettere å bygge og vedlikeholde vegene i Finnmark enn her i Troms. Ressursene er mindre her. Finnmark har lettere tilgjengelige masser å ta av når det gjelder grus og andre nødvendige materialer. Og det syntes som om selve markgrunnet der var bedre skikket til å bygge veger på.

— Og du løfter fingeren nå, vegmester.

— Oppfølging av driftsplaner krever sitt av alle mann. Plutselige endringer og spesialoppdrag skaper ofte mangel på tid og mannskap. En annen ting er at lager- og kontorlokaler er altfor små.

Skiltverkstedet har tilhold i et lager ved siden av stasjonen. Foruten skilt og annet materiell får vi ofte lagring av forsendelser som skal videre og da blir det trangt om plassen.

På kontoret her stasjoneres nå 8-9 mann. Område 6 og 9 har kontorer sammen. I tillegg huser vi også anleggsoppsynet her. Med den utvikling vi har med mer og mer kontorarbeid kreves det også skikkelige lokaler. Kontorene er bra, men vi har for få og for små.

Dette ble mange klager, men det er nå mitt hjertesukk, da, slutter vegmesteren.

Med seg i vegoppsynet har Hansen oppsynsmann Henry Strand og som hjelp til kontorarbeid, Nils Skavberg.

Villmarksliv i Kaperdalen

Plangutta må fra tid til annen finne seg i å trø utenfor vegen.

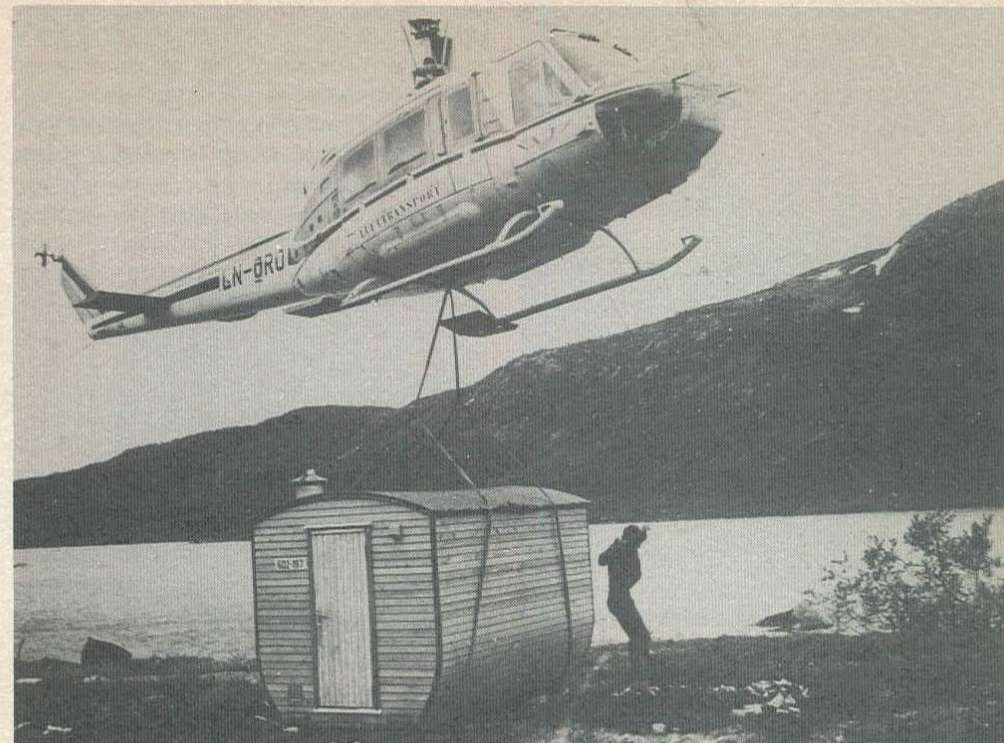
I gamle dager — i vegbyggingens barn- dom, var det vel heller ingen andre steder å sette foten — stikningsarbeider og nivellering foregikk gjerne i ødemarken. Vi har ennå vegingeniører blant de ansatte i Troms som minnes teltliv langt fra folk — ikke ei natt eller to — nei, faktisk ukevis kunne det pågå i et strekk.

I dag foregår en stor del, kanskje det meste av planleggingsarbeidet langs eksisterende veger — det er sjelden å oppleve ødemarksromantikk. Men vi har de siste to somre hatt et unntak — Ka-

perdalen. Den som skal være med på dette arbeidet kan såvidt stikke hjemom til familie og kjæreste i helgene. Resten av uka tilbringes flere timers gang fra vegende — men dagens ødemarksbetvingere ligger ikke i telt — nei, medbringende en liten brakkeleir kan jo fjellvandrere ha det ganske trivelig hvis været er laglig og skulle det være ufyselig, så er brakkene gode å ha. Og fritiden kan nyttes til å skaffe litt variasjon i kosten — ørreten lar seg vel overliste i Kapervannene, skulle vi tro.

Men **noe** nyttig må de ha gjort i sommer, for en dag i august lot vi heli-

Plansjefen påser selv at det er riktig drivstoff som fylles



Og plansjefen er den siste som «går fra borde»

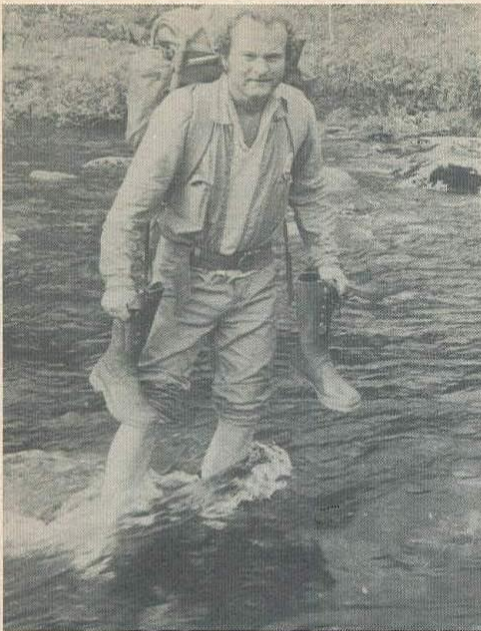
kopter besørge flytting av brakkeleiren ennå lengre i villmarken. Man kunne tro at plansjefen med denne leirplassen skulle sikre seg at de holdt seg på plass til de ble ferdige — ferdige så langt innover dal og fjell at anleggsdriften ikke kommer i vansker neste år.

Det er ingeniør Magnar Martinsen som vel har vært bas for mesteparten av dette arbeidet, periodevis har også avdelingsingeniør Kjell Kvåle og ingeniør Kåre B. Tune stått i spisseh. Det har til enhver tid vært 5 og 6 mann i virksomhet med kikkerter og diverse flate og runde stenger.

Men til planlegging av veger gjennom slikt terreng som vanligvis henregnes til høgfjell, kreves idag også undersøkelser

av snøforhold, vindforhold m.m. med tanke på det fremtidige vedlikehold. Som et ledd i dette har vi montert 2 vindmålere, en ved det øvre Kapervann og en straks ovenfor det midtre Kapervann. Disse registrerer vindhastigheten og vindretninger automatisk, og var i sving sist vinter og skal settes i drift også denne vinteren. Og snødybden leser vi av på 20 snømålere plassert ulike steder. Dette hjelper oss i linjeføringen å søke opp de luneste partier i terrenget og de partier som man kan regne som enklest å brøyte.

— Hvordan ligger dere an i løypa med planleggingen av Kaperdalsvegen, klarer dere å holde anleggsfolkene fra livet? Vi



Kåre B. Thune er vasseleder

spør Magnar Martinsen og får beroligende svar.

—Vi er i rute, praktisk talt fremme ved det tunnelanlegget som man regner med vil måtte komme gjennom Kaperskaret. Og da mener vi anlegg har nok å henge fingrene i foreløpig.

Og imens jager anleggsgutta i ryggen på villmarkens sønner, ikke så tett innpå, men i skrivende stund har de nådd ca. 4,5 km innover. Og blir ikke været for ille, gir vi oss ikke før 5,5 km-pelen er nådd. Og da regner vi med at også forsterkningslaget er lagt på den delen som ble utført i entrepriser, nemlig de første 3 km. I forrige nr. av «Vegstikka» kom vi i skade for å gi dette entreprenørfirmaet feil navn, det riktige er Målselv Maskin & Transport.

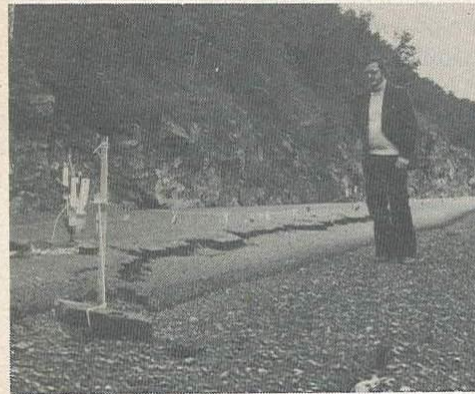
Siden midten av august har imidlertid vegvesenet selv stått for det videre arbeidet på dette anlegget.

Og her bryter anleggsdriften på



Vegarbeider i nord

En del av rv 6 mellom Skardal og Birtavarre har i løpet av inneværende år blitt kraftig utbedret av anleggsavdelingen. Arbeidene har i stor grad bestått i utsprenning av fjellmasser og utlegging i større fyllinger.



Bildet viser avd.ing. Johannessen fra lab. seksjonen i det han studerer det beklagelige resultat av slike store fyllingsarbeider på vinterstid. Betydelige setninger i fyllingen ettersom snø og is tiner massene glir bedre sammen, og fører til at store langsgående sprekker dannes. Tidligere har en sett at det kan gå flere år før slike vinterfyllinger stabiliserer seg helt.

En kan til en viss grad minske disse setningsproblemene ved en aktiv kamp mot snø/is og teleklumper blant fyllmassene, men helt setningsfrie fyllinger er bare en ønskedrøm så lenge vinterarbeider er nødvendige under våre klimatiske forhold. Utsettelse med dekkeleggingen (oljegrus) synes dessverre heller ikke som noen god løsning ettersom man da risikerer å få ødelagt det kostbare bærelaget og trafikkantene må kjøre lenger på dårlig vegbane.

Godsforsikring under transport

Som selvassurandør tegner Staten sjelden forsikringsavtaler med private forsikringsselskaper. Leier vi i vegvesenet fremmede kjøretøyer til et eller annet oppdrag, er det ikke vår sak å anstille undersøkelser om vedkommende har tegnet pålagte eller nødvendige forsikringer for oppdraget. Likevel bør spørsmålet ikke være uten interesse for oss, både moralsk og økonomisk. Det viser følgende eksempel:

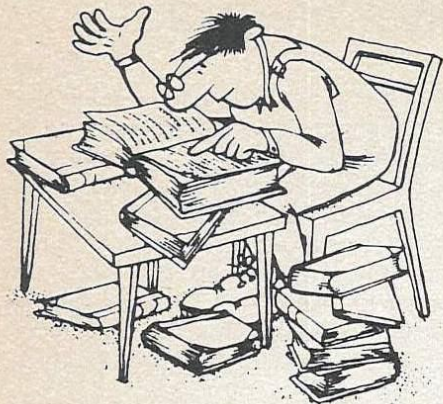
For en tid siden engasjerte en vegmester en privat lastebileier for transport av en valse. Valsen ble plassert på lastebilplanet, og vegen gikk via Nordkjosbotn. Ved innkjøring på brua støtte valsens mot bruas takverk med den følge at valsens tak ble sneiet av. Nytt tak på valsens kostet med montering kr. 5.123,70. Det tok 9 måneder fra uhellet skjedde til valsens var i orden igjen.

Vi skal ikke her komme inn på årsaken til uhellet, om vedkommende lastebileiers feilvurderte høyden under brua, eller kanskje ikke tenkte over spørsmålet i det hele tatt. Vi har i alle fall presentert regningen for vedkommende lastebileier med krav om refusjon av kr. 5.123,70.

Nå viste det seg at lastebileieren som hadde alle sine ordinære forsikringer i orden, ikke hadde forsikret seg mot skader som måtte påføres det gods han transporterte på sin bil. Under henvisning til at der ikke var tegnet godsansvarsforsikring på bilen, har hans selskap avvist arstatning. Følgelig må han personlig stå for vårt krav.

Dette bør gi også oss en lærepenge. Vi har selvfølgelig ingen rett til å pålegge en privat bileier å tegne godsansvarsforsik-

Kurser høsten 1976



Etter forslag fra opplæringsutvalget er det denne høsten planlagt gjennomført disse kursene her i fylket:

GENERELL VEGBYGGING på Finnsnes 27/10 - 29/10, Oteren 29/11 - 1/12, Harstad 8/12 - 10/12.

ring. Men når det gjelder transport av noe ekstraordinær art, bør vi gjøre vedkommende oppmerksom på det ansvar som følger med transporten, og i hvert fall tilrå han å tegne den nødvendige forsikring, om han ikke har den fra før. For det første er det kanskje vi i vegvesenet som har best kjennskap til eventuelle faremomenter langs kjøreruten. For det annet kan vi risikere å måtte bære et eventuelt tap selv fordi vedkommende ikke har økonomisk evne til å dekke erstatningen. Det er jo så sin sak å gå til tvangsinnndrivelse ved f.eks. å ta utlegg i bilen. Så herrer vegmestere, oppsynsmenn og andre som rekvirerer fremmedhjelp til spesialoppdrag: Vær oppmerksom på spørsmålet om godsforsikring.

INTRODUKSJONSKURS FOR VEGKONTORETS PERSONALE på Oteren 1/11 - 3/11.

DRIFTSPLANLEGGING I SØRREISA 18/11 - 19/11.
SPRENGNINGSKURS I GRATANGEN 13/12 - 17/12.

En regner med at det blir 15 - 20 deltagere på hvert av disse kursene.

Opplæringsutvalget har ellers gått inn for at det 1. halvår i 1977 avvikles 4 kurs i **GENERELL VEGBYGGING** og har også uttrykt ønske om et kurs i **asfalt- og oljegrusarbeider**.

Vegstikka

har endret forsiden i tråd med de nye vegoppmerkningsreglene — det la du vel merke til.

Redaksjonen minner ellers om — for hvilken gang? — at vi stadig trenger soff og idéer til stoff. Vi regner med ytterligere et nummer i år — julenummeret kan vi kalle det. Så — sett igang. Straks!

Vi gratulerer

med 50 års dag:

Jens Rasmussen, Skrolsvik 12/10
Roald Jakobsen, Bergmo, Storslett 21/11
Alma Johnsen, Bilkontr., Harstad 7/12

med 60 års dag:

Sigurd Johansen, Solheim, Finnsn. 26/9
Charles Olsen, Vannahamre 16/10
Ingbert Mathisen, Sørilavangen 25/10

Permisjoner med lønn

Antall søknader om velferdspermisjon har økt betydelig de siste år. Personalseksjonen finner det derfor nødvendig å understreke at slike søknader bare kan påregnes innvilget i rent spesielle tilfeller. Søknadene må da være tilstrekkelig begrunnet før de kommer til personalkontoret.

Nytt fra administrasjonen

Tiltredelse ved vegkontoret:

Kontorassistent Torill Synstrud (vikar)
Ingeniør John Asbjørn Jensen
Ingeniør Ole Magnus Paulsen
Avdelingsingeniør Roar Flydal (vikar i Knut Davidsens permisjon).

Tiltredelse i utedriften:

Hans Åge Olsen som servicemann til VHF-radiosamband.
Eivind Andreas Nilsen, Kåre Olisen og Fred Johannessen som mekanikere til Storslett verksted.
Hugo Loréntsen som vedlikeholdsmann i område 8 (Arnøya).

Fratredelser i utedriften:

Disse har fratrudd etter oppnådd aldersgrense:
Halfdan Østnes, Bjarkøy
Hans M. Ulriksen, Oteren
Harry Richardsen, Botnhamn
Nikolai Bakke, Seljelvnes
Turnolf Bømark, Bogen i Kvæfjord og grunnet helsevikt:
Hans Gideonsen, Bjarkøy

Fratredelser ved vegkontoret:

Kontorassistent Martin Laakso og kontorassistent Ragnar Grønnvoll som grunnet skolegang har fått foreløpig permisjon i 1 år.

Når det gjelder tjenestemenn ute i driftsavdelingene må en be om at søknadene sendes gjennom vedkommende vegmester/oppsynsmann for evt. påtegnning. Dette mener vi er av stor betydning da han i mange tilfeller kjenner til forholdene og kan gi supplerende opplysninger. Gjøres ikke det, må vi ofte gå ut til oppsynet med forespørsel og det sinker behandlingen av søknaden.

Bestemmelsene om tjenestefri av velferdsgrunner — som er inntatt i Personalhåndboken og vedlegg VII i særavtalen for vegarbeidsdriften — skulle være så kjent at en hver kan finne ut om betingelsene er tilstede for å søke velferdspermisjon. De fleste søknader gjelder dødsfall i nær familie eller alvorlig sykdom i familien. Det er i denne forbindelse spesifisert hva som regnes som nær familie.

Med søknad om velferdspermisjon for å følge familiemedlem til sykehus bør det godtgjøres at dette er nødvendig. En mener dermed at det bør framgå av søknaden, evt. av påtegnning, om ingen utenom tjenestemannen kan være ledsager.

Tidligere har det vært gitt permisjon med lønn for evt. lesetid/forberedelse før eksamen ved forskjellige skoleslag i et antall dager tilsvarende antall eksamensdager. Etter forhandlinger er det med virkning fra 1. mars 1976 gjennomført følgende ordning:

I tillegg til eksamensdagene gis fri med lønn 2 lesedager for hver eksamensdag. Slik permisjon skal gis for eksamen — herunder deleksamen — ved følgende skoleslag: Ungdomsskole, handelsskole, realskole, gymnas, høgskole, universitet og bedriftsøkonomisk institutt (BI).

Bestemmelsene gjelder også for deltidsansatte som gjør tjeneste minst 18 timer pr. uke og for midlertidig tjeneste av noen varighet.

Takk

Turnolf Bømark fra Bogen i Kvæfjord har i et hyggelig brev til «Vegstikka» bedt oss overbringe en takk til alle ved Harstad vegstasjon og ikke å forglemme alle hans arbeidskamerater — en takk for godt

samarbeid gjennom mange år.

Bømark som nå forlater tjenesten etter oppnådd aldersgrense, ønsker også sin etterfølger velkommen i hans plass i etaten.

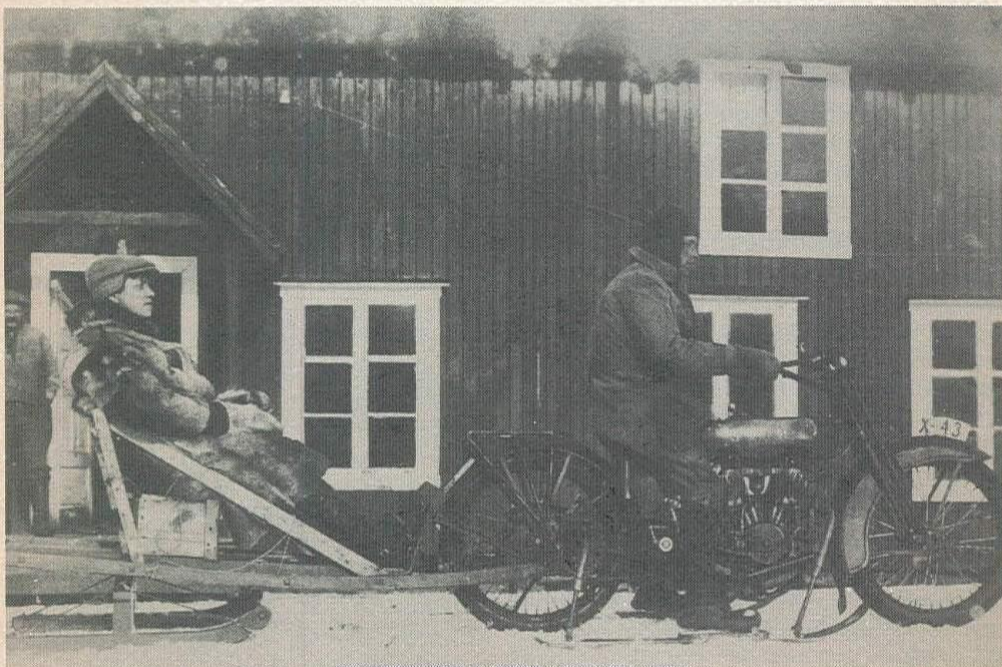
På tjenestereise anno 1925

Er det noen som kjenner seg igjen — A, nei, dagens Mercedes/Volvo-kjørere kunne vel neppe tenke seg slik kjøredning på tjenestereise. Skulle forresten bare bangle — verden har da ikke stått stille disse femti årene.

Tilbake til racerutgaven av Harley-Davidson, føreren er oppsynsmann Johan

Elvevold som hadde stasjon i Salangen og passasjerer er Lars Ervik fra vegkontoret. Kanskje best kjent i sin tid som vegfullmektig.

Bildet er visstnok tatt ved Fagertun vegkryss på fylkesvegen mot Øvre Salangen bru. Gubben i bakgrunnen er ikke kjent



Informasjonen — riktig adressert?

I vegvesenet går en strøm av informasjoner fra toppen og ned gjennom ledene i etaten, — noen viktige og andre mindre viktige. Det siver vel en del andre vegen også, men i langt mindre grad.

Det en kan spørre seg er om disse informasjonene havner hos de rette folkene til rett tid eller de stopper opp før de når frem. Slik som etaten etter hvert er blitt med oppdeling i seksjoner og avdelinger synes det for meg at mange viktige opplysninger ligger i feil skuff og at de som skal ta dem «ad notam» ikke vet en dust.

Når en setter seg ned som kritiker skulle en helst ha en løsning på problemet en tar opp, men saken er vel ikke så enkel. En ting er grei, at med de store summene som vi forvalter årlig, kan feil eller manglende informasjon påføre oss unødige utgifter og forsinkelser. Vi som skal forestå den praktiske del av vegvesenets virksomhet, kan oppdage at ikke alt virker som det skal når det i tide gjelder å sette i gang viktig planarbeid for prosjektene. Jeg tenker da på grunnerverv, grustak, knusing av masser, maskiner og innkvartering. Grunnen er ganske enkel den, at de som steller med disse tingene ikke har fått henvendelse om at dette må bringes i orden.

Alle kan ikke være informert om alt, men hvis vi kunne komme så langt at de som er innblandet i ett prosjekt, så tidlig som råd fikk beskjed om hva som er på trappene, ville mye være vunnet. Dette krever tid og omtanke og ikke lite arbeid, men vi ville stå oss på en slik ordning.

Det er vel og bra med skriftlige opplysninger og direktiver, men i mange høve tror jeg muntlig orientering med diskusjon er på sin plass, — kanskje er det impulser å hente for noen hver av oss.

Kanskje er det ikke for tidlig med slike runder allerede før Stortinget og fylkestinget har strødd sand på bevilgningene.

Så la oss, før vi seiler videre, gå i oss selv og spørre: «Har jeg fått opplysninger som andre i vegvesenet også må få, for at etaten skal virke som den skal».

Olav Berglund

LTP — hva er det

Undertegnede er ikke i stand til å besvare ovenstående spørsmål, men dersom noen innbiler seg at LTP er betegnelsen på en Madagassisk frigjøringsbevegelse, kan det i alle fall slås fast at de er på villspor. Populærbetegnelsen står for noe ganske annet, nemlig Lang-Tids-Planlegging, denne gang i vegvesenet. Arbeidet med langtidsplanlegging har allerede foregått en tid på sentralt hold hvor det forlenget er opprettet et eget LTP-kontor i Vegdirektoratet. Sist vinter ble det så holdt en del distriktskonferanser hvor de sentrale figurene på de enkelte vegkontor i tur og orden ble innkalt for å få den grunnleggende motivering for det videre LTP-arbeidet.

Arbeidet er nå kommet så langt at det i Troms er opprettet en såkalt styringsgruppe bestående av folk fra vegkontoret og representanter fra biltilsynet. Denne gruppa skal så med tid og stunder forsøke å trekke opp retningslinjer for den videre langtidsplanlegging, — med ut-

gangspunkt i det grunnlaget som er skissert fra sentralt hold.

På spørsmål om hva LTP egentlig er for noe, har det visstnok vært gitt mange mer eller mindre innfløkte svar. den gamle lignelsen om surdeigen inneholder kanskje en del av svaret. — Det er vel meningen at mesteparten av dette «vesenet» vårt smått om senn skal trekkes inn i LTP-arbeidet, som forutsetningsvis skal være et redskap til å skape et fortsatt funksjonsdyktig, og kanskje bedre vegvesen.

Det er ikke meningen at LTP-arbeidet skal være avsluttet innen en viss dato. Tvert imot, arbeidet skal foregå kontinuerlig, og man kan muligens si at det tas sikte på å få en ny «dimensjon» inn i vegvesenets virksomhet. Det fremgår av dette at selve «prosessen», LTP-arbeidet som sådan, på mange måter er like viktig som det «produktet», resultatet, man vil oppnå gjennom arbeidet.

Alle er formodentlig enig at vegvesenets virksomhet skal være samfunnsnyttig og målrettet. Skal man kunne arbeide målrettet, må man imidlertid vite **hva** som er målet. Arbeidet med å definere vegvesenets funksjon og plass i det framtidige samfunn, står derfor sentralt i det forberedende LTP-arbeidet.

Noen vil kanskje hevde at det ikke er vanskelig å fastslå hvilken plass vegvesenet bør innta i samfunnsbildet i kommende år. Etter hvert som man har tatt for seg de ulike sider av etatens virksomhet, biltilsynet inkludert, har det imidlertid vist seg at dette er vanskelig. Siste ord er neppe sagt i saken enda.

I forhold til andre deler av forvaltningen er vegvesenet kommet ganske langt når det gjelder langsiktig planlegging. Et grunnleggende arbeid ble startet opp i 1960-åra i forbindelse med Norsk Vegplan. Gjennom dette arbeidet som senere er fulgt opp og ført videre, ble det trukket

opp en ramme for investeringene langs riksvegnettet i de kommende år. En tilsvarende plan for fylkesvegnettet i Troms er nå under forberedelse.

Gjennom LTP-arbeidet tas det blant annet sikte på å utarbeide en langsiktig plan for hele vegetaten. Planen skal ikke bare dekke investeringsiden. Nå skal alt trekkes med og koordineres, fra trafikkopplæring til personalpolitikk, fra entreprisedrift til naboforhold.

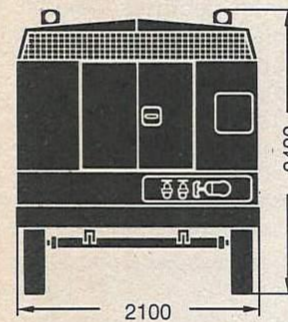
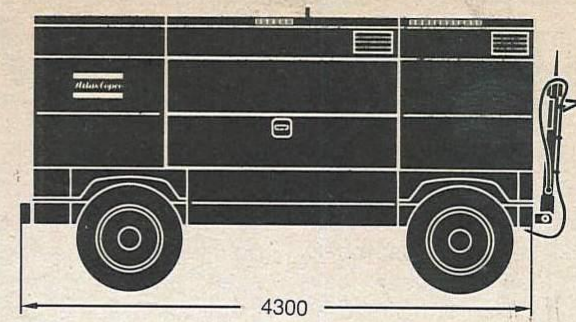
LTP-arbeidet vil neppe komme til å gjøre store utslag verken innad i etaten eller utad i den første tiden. Det blir ingen revolusjon over natta. Forventningene er imidlertid store på lengere sikt. Om den videre prosessen vil innfri forventningene, kan det ikke sies noe om nå, men svært mye vil åpenbart være avhengig det arbeid som blir lagt ned i startfasen.

Ky.

Nytt fra maskinavdelingen

Det begynner så smått å bli klart hvilke nye biler og maskiner vi får til neste år, og når «Vegstikka» går i trykken vet vi dette:

- 2 stk. Volvo lastebiler N-10-42, 6x2 til erstatning for 510-06 og 510-05.
- 1 stk. Volvo lastebil N-7, 4x2 til erstatning for 511-04.
- 2 stk. Magirus lastebiler 232, 4x4 til erstatning for 511-20 og 511-22.
- 1 stk. Volvo lastebil F 89, 6x4 med svane.tilh. til erstatning for 511-19 og 518-04.



Lydisoleringen gjør sitt til at den store kompressoren som er bestilt vil ruve godt i terrenget

- 1 stk. Dumper (Bestilling ikke endelig avgjort) til erstatning for 513-08.
- 11 stk. Patruljebiler (Fabrikat og type ikke avgjort).
- 2 stk. Caterpillar veghøvler, type 140 G
- 3 stk. Atlas kompressorer XAS 160 d, 9,5 m³, lydisolert.
- 1 stk. Atlas kompressor PTS 1000 Dd, 27,7 m³, lydisolert. Se målskisse
- 1 stk. Caterpillar hjullaster, type 950.
- 2 stk. Øveraasen, snøfreser, type PW 1350 Unit, stasjoneres Kvaløysletta og Vollan.

Dessuten har vi planer om å anskaffe et nytt knuserverk, et strømaggregat på

ca. 180 - 190 KVA, en slepevals, noen brakker, boremaskiner m.v. Tilsammen vil maskinkjøpene på 1977 budsjettet beløpe seg til ca. 11,5 mill. kroner.

At vi har så mange lastebiler i ordre denne gang, skyldes ingen opptrapping, men at vi ikke maktet å skifte ut noen lastebiler inneværende år.

Om leveringstidspunkt er det vanskelig å si noe sikkert, men vanligvis begynner leveringen i desember d.å., og i løpet av januar er forhåpentlig det meste på plass.

GB.

•• VEG · SPORT ••

Kritikken som har vederfares VEGSTIKKA for manglende interesse for forballkamper og især de avgjørende kamper, har ikke vært nådig. Et herværende redaksjonsrådsmedlem med «jordisk» bakgrunn ble vår redning. Han stilte med en sterk faglig dokumentasjon som — tabellutklipp fra både 1. og 2. div., flere gamle tippekuponger, og han nådde toppen i sin karriere som aktiv spiller da han i sommer stilte opp i en kamp som ble avlyst.

Ryktet om hans planlagte reportasje spredte seg fort, spillerne innrømmer nå at dette fryktet de mere enn lærerlaget, nå måtte de gjøre en god figur i avisspalte også. Derfor gikk det som det gikk, det ble for mye, de bandt seg fra første spark.

Bruk godfoten!

Brent straffe gir ikke mål

Til tross for legevitenenskapens mange framskritt, er også dagens samfunn belemt med diverse folkesykdommer. En av de mest utbredte sykdommer i våre dager er **otballfeberen**. Denne feberen kan under visse omstendigheter anta galopperende epidemisk karakter og får i spesielle tilfeller et nærmest akutt forløp. I mer alvorlige tilfeller, kasus som legene sier, må den imidlertid betegnes som en kronisk sykdom, som enten er uhelbredelig, eller i beste fall bare kan helbredes gjennom en real hestekur med tilførsel av store doser baklengsmål.

Det tør være kjent for vår utmerkede leserkrets at også en del av idrettslaget

VEG's medlemmer lider av fotballfeber. Laget har da også ved en rekke anledninger bokstavelig talt laget «VEG i vellinga» og høstet mye laurbær og mange kne-spark på den grønne matta. Laget er kjent for å spille publikumsvennlig fotball, mye skrik og skrål, men dette til tross har laget aldri gått helt til topps i de lokale konkurransene. Etter at laget imidlertid hadde ledet bedriftsseriens 1. divisjon hele sesongen, var forventningene skrudd meget høyt foran høstens siste, avgjørende kamp mandag 20. september. Med seier ville VEG vinne 1. divisjon. Etter en «arbeidsulykke» i cupen var

... noe forvirrende iført en stripet zebra-genser



det også alminnelig enighet om at laget nå ville få den nødvendige ro til å forberede seg. — Alt lå til rette, favorittstempet var klart en uke før kampen!

Gjennom en prangende veggavis, sannsynligvis etter forbilde fra salig avdøde formann Mao (NB! ikke Moan), fant laget ledelse det åpenbart opportunt for anledningen å appellere til det sympatiserende publikum om moralsk støtte under Årets kamp. Sakens alvor ble utmalt med bred filtpenn. Lærerlaget **måtte** beseires.

Med sportsjournalist Melvin Snerken som forbilde fant VEGSTIKKAS's medarbeider grunn til å overvære begivenheten. Dette skyldtes ikke først og fremst angrep av fotballfeber, men mer, med utgangspunkt i visse barndomsopplevelser, ønsket om å få overvære en revansjebent nedsabling av lærerstanden. — med bildet av **gammellæreren** i frisk erindring var vi nemlig tilbøyelig til å dele den gjennomgående optimisme foran kampen.

Kampdagen opprant med gråvær, og «Stall Moen» begynte nedtellingen og den psykologiske oppladning. Lagets selvbestaltede oppmann, innpisker, målmann og skytshelgen, Ingolf Moen, ble observert på hvileløs vandring i korridorene, stadig frekventerende den del av bygningen som er forbeholdt «men only». Her var tydeligvis konsentrasjonen på topp og nervene på høykant. Stemmeleiet lå i stakato fistel og øynene lyste feberaktig. Klassiske utslag av kronisk uhelbredelig fotballfeber med rullende epidemisk angrep.

Utover dagen ble det klart at laget ville bli forsterket med utenbys profesjonelle spillere som Åge Seppola og Arne Hemmingsen. — Når nøden er størst, er landslaget nærmeste forbilde!

Det lyktes dessverre ikke for VEGSTIKKAS's utsendte å få med seg kam-

pens åpningsfase. Vi er således ikke i stand til å formidle den stemning som rådet i laget de siste minutter før startskuddet gikk. — Går ikke startskuddet i fotballkamper, sier du?

Hvorom allting er, vi ankom ikke åstedet før første omgang var vel halvspilt. VEG spilte på dette tidspunkt mot Polstjerna, og stemningen var høy både i laget og blant de fåtallige supportere som omkranset banen i duskregnet. En ivrig publikummer med kuleramme kunne berette at VEG ledet 1 - 0 etter scoring av lagets kaptein, Setsaa. Scoringen ble omtalt som en perle, og vår hjemmelsmann var bekymret for at Setsaa etter denne prestasjonen var tapt for bedriftsidretten. — Han var moden for større oppgaver.

Lærerne var altså i ferd med å bli slaktet. På VEG's banehalvdel var det bare én spiller, og nærmest ved en tilfeldighet var dette målmannen, Moan, for anledningen noe forvirrende iført en stripet Zebra-genser. Han så ut til å føle seg ensom der han småfrysende trippet rundt mellom stengene og kom med oppmuntrende tilløp til sine medspillere. Vi konstaterte at alt var under kontroll.

— Det var det imidlertid ikke. Lærerne, som forøvrig hadde lite til felles med vår skinnbarlige gammellærer, slo til med et oppløp som resulterte i frispark foran VEG's 16-meter. Situasjonen var kritisk og Moan dirigerte sine tropper med hard hånd og høy stemme. Han kommanderte mur og avslørte sine eminente egenskaper som stikningsmann ved å ta oppstilling bak venstre målstang, hvoretter han ved å sikte mot et imaginært punkt i horisonten, kommanderte muren 7,5 cm til høyre. — Ingen slinger i valsen, plan-sjef og anleggssjef lystret alle som én.

Nivellemetet stemte. Skuddet gikk i muren så tenner og knehaser skranglet.

Like etter oppsto en liknende situa-



mens vi ennå hadde vunnet

sjon, og Moan fant de korrekte utsettingsdata for muren ved å sikte seg ut fra høyre målstang. Denne gang stemte imidlertid ikke lengdeprofilet. Ballen gikk over muren og havnet i nettmaskene sammen med målmannen.

På sidelinjen ble det visket om keeper-tabbe, en påstand som vi imidlertid av fintfølelse unnlater å bringe videre til våre lesere. — Ett er imidlertid sikkert, det kom frynsete nerver i laget, og de siste minutter før pause foregikk spillet uten plan. — Planen var i alle fall ikke godkjent.

Etter en kort pause hvor kaptein Setsaa med tilkjempet rolig stemme forsøkte å bringe sitrende nervebunter til ro og inspirere sine utmattede lidelsesfeller til fornyet og bedre innsats i resten av

kampen, motto: VINN ELLER TAP, startet 2. omgang opp. Spillet var famlende fra begge lag og preget av sleivspark, dårlige pasninger til ikke-eksisterende medspillere, tendenser til mislykket hodespill og lange baller ut over sidelinja. — Et praktspark som sendte ballen langt ut i myra, kunne forøvrig ha fått skjebnesvanger følger, i det 2 av supporterlagets grunnpillarer, d'herrer Schefte og Gunnarsen var nær ved å bli utradert i det ballen passerte sidelinja. Det ville i så fall resultere i et stort hull i våre rekker! — Scheftes umiddelbare kommentar var forøvrig at skuddet, som idrettsprestasjon, måtte karakteriseres som «interessant».

VEG tilkjempet seg etterhvert et visst initiativ, men dette løp ut i grusen etter

et meget velplassert stangskudd fra trengt posisjon. — Etter denne prestasjonen burede stangbegeret være innen rekkevidde for vedkommende skytter!

Banens dominerende spiller i denne omgangen, i alle fall når det gjalt stemmevolum, var så ubetinget maskinavdelingens representant, Svein Johansen. Med sin ikke ubetydelige innlevelsesevne gikk han på med senket panne som en opptirret 2-års stut på sommerbeite. Dette var selve urkraften i aksjon. Med velplasserte brøl skremte han formelig livet av sine medspillere som ble drevet fram mot motstandernes mål.

Imidlertid skjedde det fatale at lærerne fikk et nytt oppløp, hvorunder vår utmer-

kede målmann foretok en resolutt og dristig utrusning mot midtstreken. Han møtte ballen i lufta, foretok en grasiøs dobbelskrudd bevegelse, med knekk, rundt ballen (karakter 9,35) fikk ballen bak seg og var utmanøvrert i 5 minutter. Moan høstet stor applaus for denne innlagte øvelsen, og det taler lærerne til ære at de benyttet denne enestående anledningen til å få ballen anbragt i nettmaskene. — Initiativrikt, får man si!

Stillingen var altså 1 - 2, og desperasjonen begynte å bre seg blant VEG's spillere. — På sidelinja var det nok heller en følelse av resignasjon som begynte å melde seg. Svein Johansen samlet seg imidlertid til en siste fantastisk innsats. I

Tross alt — vel blåst! Det har vært en god sesong for «VEG»



hissige ordelag pisket han sine lagkamerater framover på banen, — mens han selv lå bak og nøytraliserte de arme lærerne som våget å stikke nesa over midtstreken.

Det var slvfølgelig bare en mulig utløsning i den forvirrende situasjon som oppsto, og det var straffespark for VEG. Den dristige eksekutør tok tilsprang og sendte en knallhard og meget presis markkryper 10 cm utenfor høgre målstang. Skuddet var absolutt utagbart for keeper.

Fremdeles av fintfølelse nevner vi ikke

her navnet på den uheldige spiller, men det bør sies at han er tilknyttet vedlikeholdsavdelinga og til daglig steller med asfalt og andre bituminøsiteter.

På dette stadium i kampen var det Svein Johansen i fortvilelse uttalte de klassiske ord: «Vi har ikkje dagen våres i dag, gutta!» — Nei, sannelig!

Lufta gikk ut av ballongen, kampen ebbet ut, og tradisjonen tro gikk ikke VEG til topps i år heller.

Ky



Bruker du refleks?

JA!

Bruker du bilbeltet?

JA!

Følger du trafikkreglene?

JA!

FINT

har du
en tanke om
større

EFFEKTIVITET



bruk forslagsordningen