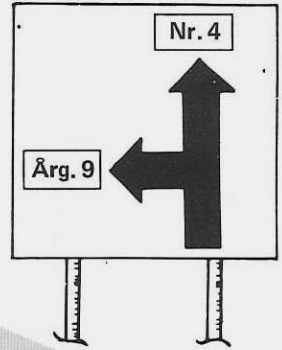
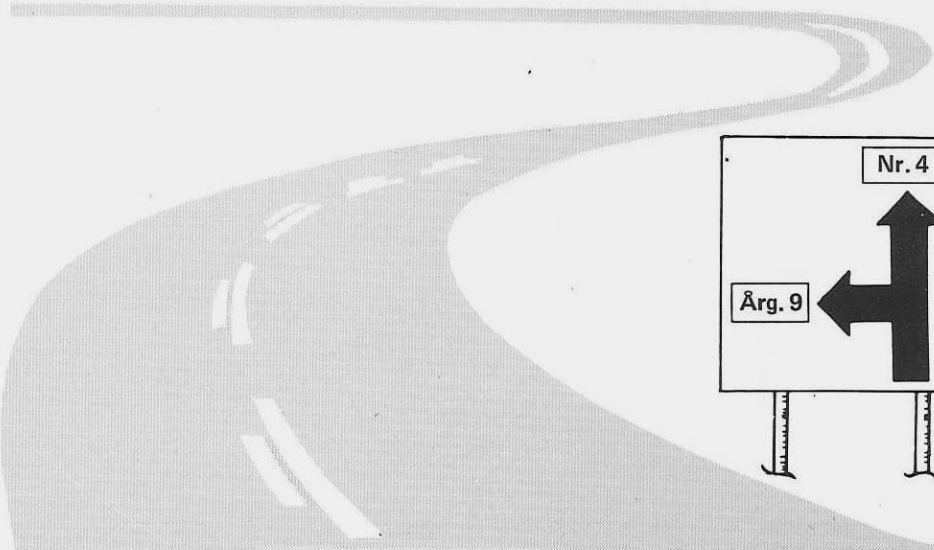
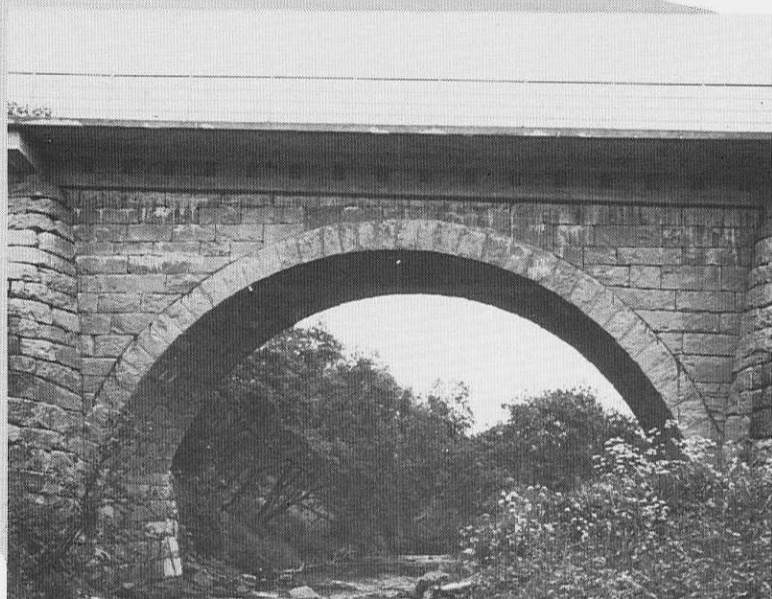


# Vegs i kka



August 1977





# NY VEGLINJE I RV 6 MELLOM KÅRVIK OG SEKKEMO MED BRU OVER SØRSTRAUMEN

De første 7 mill kroner ligger nå klare for å settes inn i arbeidet med å forkorte riksveg 6 med 35 km i Kvænangen. Dette oppnår vi ved å føre veglinjen i bru over Sørstraumen. Ingen ny tanke dette, og hadde f. eks. tidens store samtaleemne,

Allerede i 1923 har NSB fastlagt linjen for "Finnmarksbanen" forbi Sørstraumen og i 1925 følges opp med tegning av jernbanebru over Sørstraumen. Det er da også utført målinger og tatt prøver av grunnforholdene, ingenting synes å være overlatt til tilfeldighetene. Disse undersøkelser foregikk i årene 1920–23 og omfattet hele strekningen fra Narvik til Finnmark gr. Parsellen Narvik – Kvesmenes ble kalt "Tromsbanen" mens resten fikk som nevnt foran navnet – Finnmarksbanen.

I 1930-årene var det også kommet litt fart i byggingen av stamvegen gjennom fylket og man nærmet seg sterkt en sammenknytting i Kvænangen. Det pågikk arbeider med vegen over Kvænangsfjellet og spørsmål om en bru eller en ferje over Sørstraumen ble straks sentrale elementer i diskusjonen. En midlertidig ferje for snarlig å gi sammenhengende forbindelse landverts. Midlertidig – for målet var veg rundt Kvænangsbøtne.

## BRUPLANER ENDER I FERJELØSNING

Men blant våre lokale vegadministratorer gikk man inn for at det isteden burde satses på bru – driften av ei ferje i dette farvannet ville nok bli en for kostbar løsning i lengden. Og bruplaner ble utarbeidet, man dro nytte av endel av de forarbeider som allerede var gjort den gang jernbane-

Norsk Samferdselsplan, sett dagens lys for 50 år siden, er vi nesten overbevist om at da hadde planen inneholdt både jernbane her nord og veg med bru over Sørstraumen. For hva har vi ikke funnet blant gulnede papirer.

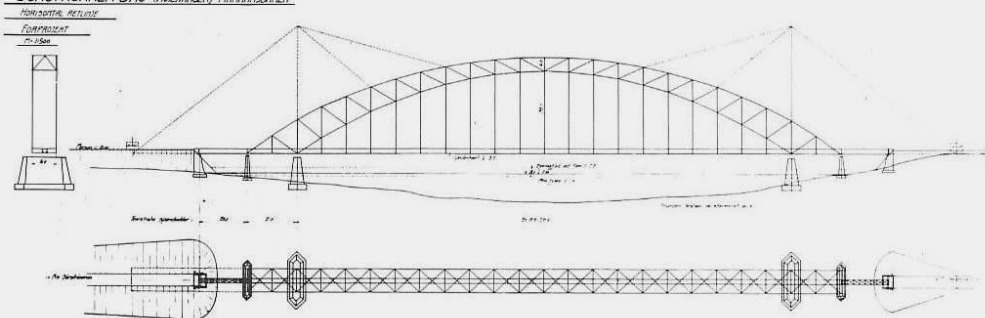
brua ble prosjektert og kunne i forbindelse med utarbeiding av ny vegbyggingsplan i Troms fylke i 1938 legge fram forslag om bru over Sørstraumen til kr. 1,0 mill. – hengebru skulle det være.

Men ferjeforbindelse ble det, den skulle være midlertidig og først tenkt som ren personferje, det ble imidlertid krig og helt andre behov for bilferje enn tidligere. Tyskerne gjorde også et forsøk på å bygge bru, men etterat hele anlegget ble tatt av strømmen, ga de opp med det forsøket. Ferja trafikerte i krigsårene, under tilbaketrekkingen ødela tyskerne også ferjeleiene her, men da var vegen rundt fjorden ferdig og noen ferjeforbindelse ble aldri mere tatt opp igjen.

## NYE BRUFORSLAG – SKUFFELSER – NYTT HÅP

Bruplanen var imidlertid ikke skrinlagt, vegplanen som kom i 1949 hadde Sørstraumen bru med, denne gang til kr. 3,0 mill. Men det gikk med det prosjektet som med mange andre her i fylket. Pengene strakk ikke til og etterhvert meldte det seg også andre krav som så ble vurdert høyere. En tid var det så stilt, men gjennom en lokal komite ble det blåst liv i saken igjen og K.planen for Troms fylke 1966 uttalte man at bru-anlegget burde kunne finansieres etterat vegen Skibotn–Løkvoll var ferdigbevilget.

## SØRSTROMMEN BRU (KVÆNANGEN) FINNMARKSBANEN



Slik skulle jernbanebrua ta seg ut

Og slik har det gått – St.meld. nr. 107 1972-73 om revidering av Norsk Vegplan satte fart i prosjektet Karvik–Sekkemo. Brua kommer nå og forkorter rv.6 det den ble forlenget med vegforbindelsen på østsiden av Lyngenfjorden.

## UTFORDRING FOR BRUBYGGERE

Sjelden har vel naturen lagt en fjordarm slik til rette for en innkorting av landsdelen og det så det monner. Imidlertid har den samme natur også gjort prosjektet til litt av en oppgave for brubyggerne, med stor forskjell mellom flo og fjære og dermed vanskelige strømforhold i den smale fjordpassasjen.

Strømmen kan nemlig på det sterkeste komme opp i 13–14 knops hastighet etter de målinger Vassdrags- og Havnelaboratoriet har utført og dette umuliggjør bruk av flytende redskap til brubyggingen.

For å kunne få arbeide med de 2 hovedfundamentene ute i strømmen må det slås ned en avskjermende spuntkasse rundt hvert fundament.

Peleriggen som skal slå spunten vil veie ca. 60 t så arbeidsbrua ut til hovedfundamentene må være tilsvarende sterk.



Hengebrua som var planlagt i 1938

Det vil si en meget tung og kraftig arbeidsbru.

## NÆRMERE GRUNNUNDER-SØKELSER KAN FORDYRE

Sørstraumen bru vil bli en av de få fritt-frembyggbruene som vil bli fundamentert på løsmasser. Det er ennå ikke avgjort om det skal peles under hovedfundamentene. Dette vil bli avgjort etter at det er foretatt supplerende grunnundersøkelser fra entreprenørens arbeidsbru.

Skulle pelefundamentering komme til anvendelse vil dette i seg selv bli komplisert og kostbart, ekstra kostnad anslått til ca. 3-4 mill. kr.

## LANG BYGGETID

Ferdigstilling av brua er satt til 15.6.1980.

En av årsakene til denne lange byggetiden er at en er nødt til å fullføre brua sommerstid av tekniske grunner. Det skal blant annet legges et 5 cm tykt slitelag av vakumbetong over hovedspennet, noe som ikke lar seg gjennomføre vinterstid. Selv med en forsering av anlegget, og med de kostnader det ville medføre, kunne det bli vanskelig å unngå å havne inn i vinteren 79/80.

## ENDEL DATAER

Entreprenør: Thor Furuholmen A/S  
Kontraktsum: 28 mill. kr (i skrivende stund ikke helt avklart)  
Lengde: 440 m  
Hovedspenn: 120 m  
Seilingshøyde: 15 m regnet fra spring høyvann over en bredde på 40 m.  
Kjørebanebredde: 6,75 m.  
Ensidig fortau: 1,5 m.



Fra mudring for ferjeleie i 1940 –  
Ekskavato 6 i arbeid

## OGSÅ VEGOMLEGGING OMFATTES AV VISSE VANSKER

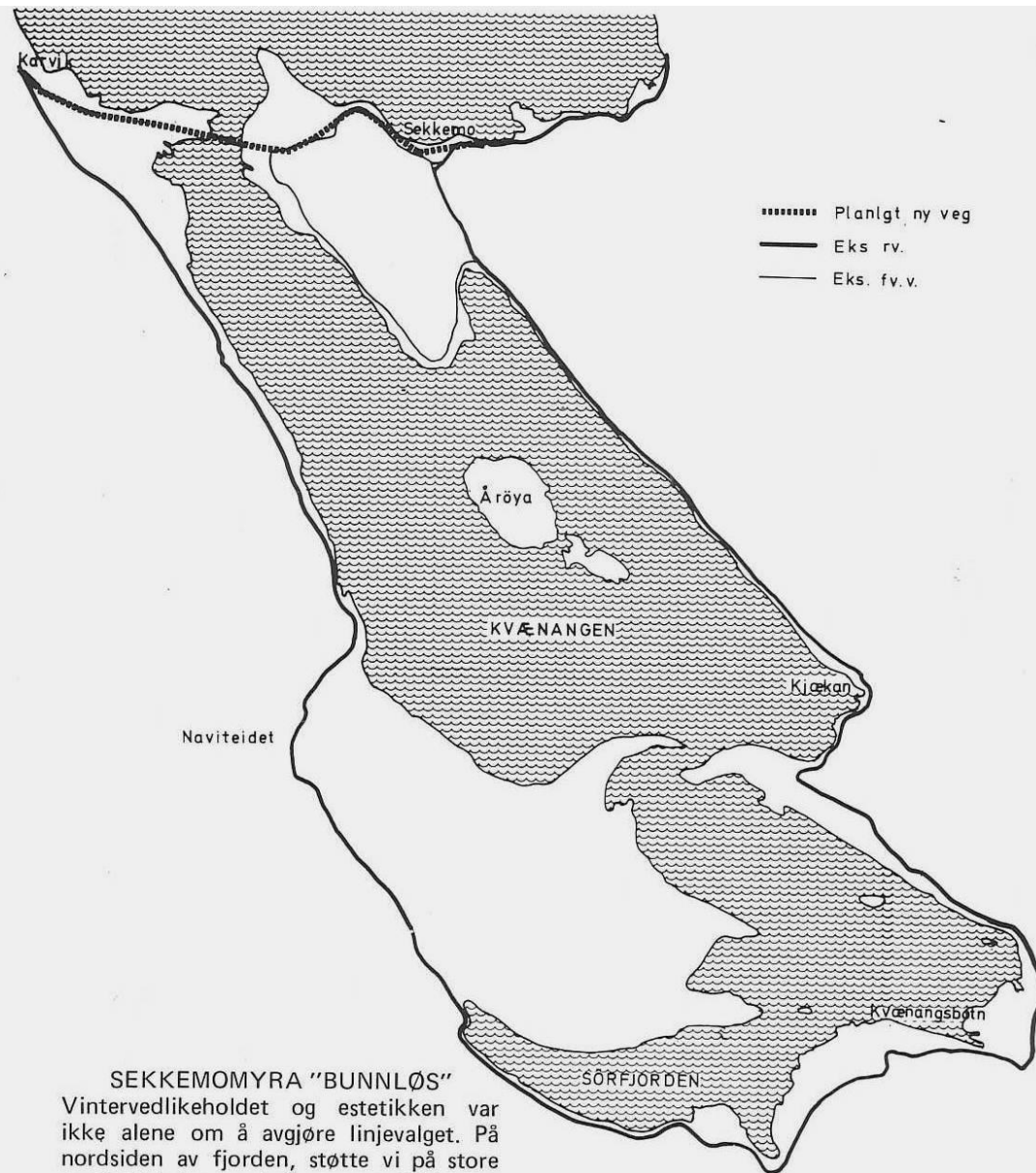
Det flate landskapet synes ikke å by på problemer ved første blick. Men en lang og blåsende vinter skaper problemer for vintervedlikeholdet og vegen må plasseres med omhu for ikke å skape unødige vansker for brøytingen.

Videre er det flate, lyngkledde landskapet svært sårbart for inngrep. Det gror seint i det karrige jordsmonnet, og vegens plassering må nøye vurderes ut fra estetiske forhold. I vegplanleggingen har en derfor

brukt den fremste ekspertise vi rår over både når det gjelder snø og vind og estetikk. Vegdirektoratets eksperter er konsultert, og ut fra en vurdering av forholdene på stedet og fra den teori som foreligger på fagområdet er veglinjen så plassert i terrenget.



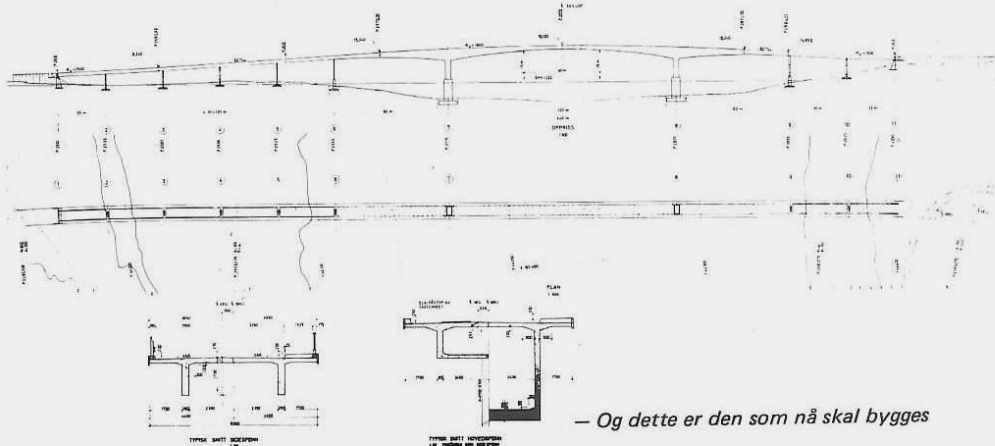
Panorama over Sørstraumen



## SEKKEMOMYRA "BUNNLØS"

Vintervedlikeholdet og estetikken var ikke alene om å avgjøre linjevalget. På nordsiden av fjorden, støtte vi på store vanskeligheter med å passere Sekkemomyra. Det viste seg at myra nærmest var bunnløs og så bløt under det øvre torvlag at den kan sammenliknes med en underjordisk mudderdam. Dette resulterte i ca. 8-10 alternative linjer før vi endelig kom fram til en veglinje som ligger på en

morenerygg langs sjøen. Denne linjen er nok noe ugunstigere sett ut fra rene vintervedlikeholdsmessige vurderinger, men over Sekkemomyra ble de geotekniske forhold bestemmende for trasevalget.



— Og dette er den som nå skal bygges

### OMFATTENDE SAMARBEID MED LOKALE MYNDIGHETER

Nå har det ikke bare vært de rent vegtekniske forhold som har avgjort linjevalget. Linjen er innarbeidet i soneplanforslaget for området, og spesielt på Karviksiden tok det tid før en fant en linje som både kommune og vegvesen kunne godta.

Riksveg 6 gjennom Sørstraum-området er planlagt med tanke på gjennomgangstrafikken og som hovedåre gjennom landsdelen. Dette har resultert i en streng linje når det gjelder avkjørslar og plassering av vegkryss, såvel som rv. 6 har avgjørende innflytelse på arealutnyttelsen langs vegen. Det var de arealmessige konsekvenser rv. 6 fikk for Sørstraumen som i første rekke bidro til kontroverser mellom kommunens soneplan for området og vegplanen. En rekke møter mellom kommune, fylkets utbyggingsavdeling, fylkeslandbruksstyret, jordstyret og vegvesenet måtte til før enighet om trasevalg ble oppnådd. Den formelle hovedplanprosedyren pågikk i 1975, og høsten 1975 forelå det vedtak fra samtlige involverte instanser, på ett bestemt alternativ.

Det valgte alternativ er også fremmet i samråd med Vegdirektoratet, og sommeren 1976 ble markarbeidet i forbindelse med detaljplanen utført. Detaljplanen fullførte vi vinteren 1976/77, og formelt behandlet frem til mai 1977. Det foreligger enkelte protester fra berørte grunneiere langs parsellen. Protestene er behandlet ved vegkontoret og detaljplanen er oversendt Vegdirektoratet til godkjenning. En venter formell godkjenning av planen i løpet av juli/august i år.

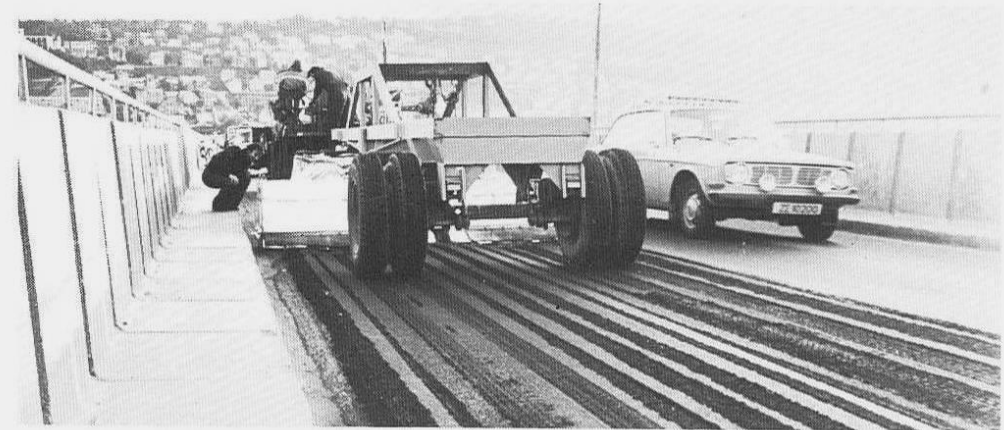
### TEKNISKE DATA

Total lengde av ny parsell Karvik—Sekkemo 6400 m.  
 Vegtype C  
 Vegklasse (6,0 m. total bredde) II e  
 Dimensjonerende hastighet 70 km/t  
 og vegparsellen skal koste 8,0 mill. 1977 kroner. Legger vi så til kostnadene med Sørstraumen bru, foreløpig satt til 28,0 mill., havner vi opp i 36,0 mill. totalt for hele Karvik - Sekkmo. Vegarbeidene er forutsatt utført i 1978-79.  
 Nåværende Rv. 6 rundt Kvænangsbotn regner man med da blir gjort om til fylkesveg.

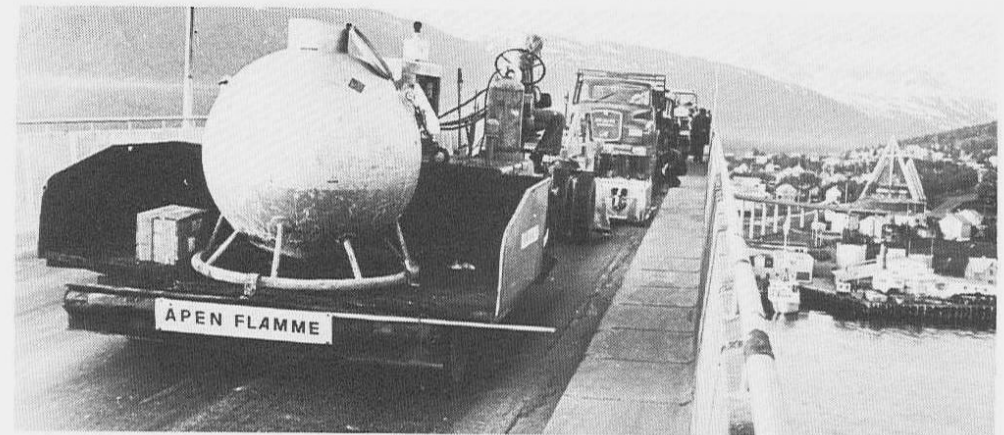
## NYASFALTERING AV TROMSØBRUA

Trafikantene av Tromsøbrua har lenge kunnet irritere seg over et nedslitt og ikke minst sporet asfaltdekke. Spordannelsen antok etterhvert en størrelsesorden som var på grensen til det forsvarlige.

Det var på høy tid med en utbedring av brudekket og denne gang fikk vi samtidig prøvd nytt utstyr og delvis også en ny metode.



Heateren i arbeid — forfra . . . . .



— og bakfra

Spordannelsen i asfaltdekke skyldtes for en stor del slitasje. men også en del plastisk deformasjon av den gamle asfalten, idet denne ble presset ned i sporene og kom opp i midten og ved kantene. Mesteparten av asfaltmassen var altså der, men forskyvd.

Med tanke på bruas bæreevne var det derfor nødvendig med å nytte en metode som tilstrekkelig begrenset bruken av nye asfaltmasser. Og det kunne skje med oppvarming og hjulsporfylling. Metoden går ut på oppvarming av det gamle dekkemateriale ved hjelp av en såkalt "heater" (til ca. 100 gr. C) for umiddelbart å legge ny asfalt i hjulsporene og så komprimere denne. Forbindelsen mellom gammel og ny asfalt skal ved denne metode bli atskillig bedre enn ved den konvensjonelle måte. "Heateren" er en maskin som ved hjelp av propanflammer varmer opp dekket i ca. 3 m bredde. Metoden har

vært brukt i andre deler av landet i ca. 3 år, men en ny i Troms fylke.

Dessverre viste det seg snart at metoden måtte oppgis, idet hjulsporene var for dype til at et godt resultat kunne oppnås. Ved skikkelig komprimering over hjulsporene fikk en tydelig spordannelse også i det nye dekket.

En gikk så over til å kjøre en vegghevel etter heateren og på denne måte ble ryggene på dekket fjernet og kjørt vekk slik at dekket ble noenlunde jevnt i tverretningen. Ved oppvarmingen ble asfalten såvidt myk at rivingen gikk svært greit. Etter denne operasjonen ble de største ujevnhetene lappet med asfalt og deretter ble det klebet og lagt et asfaltdekke Ab 16 t, avstrødd med 4 – 8 mm asfaltert pukk i hjulsporene.

Arbeidet ble med dette atskillig dyrere enn forutsatt, idet høvelarbeidet kom i tillegg, samt at forbruket av asfalt ble vesentlig større enn planlagt.

## GRØNT LYS FOR RØDT LYS I HARSTAD

Så skal også vi i Troms få trafikklys. Vegdirektoratet har nemlig bevilget 120.000 kroner til etablering av trafikklys i Harstad sentrum, i krysset mellom Storgata (rv 83) og Hvedingsgt. Senere følger sannsynligvis signallys i krysset mellom Hvedingsgt. og Hans Egedes gt.

Det er antatt konsulent til å utarbeide planer og arbeidet ventes ferdig 15.8. 77. Derpå følger anbudsinnbydelse og vurdering av anbudene som vil ta ca. 4 uker. Signalanlegget vil kunne leveres etter ett par måneder slik at det optimistisk regnet, skulle kunne være i drift utpå nyåret.

Etter som dette er det første lyssignalanlegget i Troms, vil vi nok bruke noe mer tid på å få dette anlegget i gang enn det som ellers er vanlig. Vi regner imidlertid

med at det skal gå raskere når rutinen blir bedre. Det er ikke bare Harstad som skal få lyssignalanlegg. Tromsø følger nok etter om ikke så altfor lenge — når hovedvegsystemet blir endelig avklart.

Til slutt vil vi gjerne ha gjort oppmerksom på at et lyssignalanlegg ikke er et sesam-sesam som mange later til å tro. Det løser nemlig ikke alle trafikkproblemer. Enkelte ganger har planleggerne klødd seg i hodet når trafikklyset ikke virker som opprinnelig forutsatt. Et trafikklysanlegg fordeler ventetidene, hjelper bl.a. fotgjengerne til sikrere kryssing av en travel gate og gjør det vanligvis lettere å være trafikant i et hektisk kryssoverområde.

Så får vi se om dette skjer i Harstad.

## NY RIKSVEG 83 TIL HARSTAD SENTRUM



Fyllingen i Harstadbotn — parsell del mellom 1. og 2. byggetrinn ligger i høyre billedkant.

Det står 6,5 mill. kroner til disposisjon i år for første byggetrinn av den nye innfartsvegen til Harstad sentrum. Og det gjøres fin innsats på anlegget idag, men framdriften hindres fortsatt av endel grunnnavståelsesproblemer.

Det er den omlag 2 km lange parsellen Kanebogen — Harstadbotn dette byggetrinn omfatter. Parsellen representerer en ikke så rent liten utfordring både til planleggerne og vegbyggerne. Veglinjen krysser gammel og ny bebyggelse med tilhørende veg- og ledningsnett og dette medfører omfattende omleggingsarbeider.

At det måtte gå med hus i denne veglinjen vil for alle som kjenner dette relativt tett bebygde strøket, ikke være noen overraskelse. Vi må vel derfor kunne gi honnør til planleggerne når vi hører at det

i første byggetrinn bare er 4 bolighus og 1 forsamlingshus som må vike for den nye vegen.

For tiden arbeides det i den såkalte Langnesskjæringen, på det høgste 11 meter, hvor det er 7200 m<sup>3</sup> faste fjellmasser som skal fjernes. De fylles i veglinjen på begge sider og fyllingen over bukten i Harstadbotn er ikke mindre enn 11 meter høg, noe vi ikke kan se i dagen, da fyllingen for en stor del ligger nede i de løse bunnmasser her.

En kommunal veg til boligområde skal føres i bru over Langnesskjæringen og fylkesvegen til Gangsås — Merkurvegen — vil krysse under den nye rv 83. Og dette siste gjøres med å bygge en bru — Merkur bru — over fylkesvegen som i denne forbindelse vil få en ny linje her. Arbeidet

med Merkur bru er i gang, det er Harstad Entreprenørforretning som har påtatt seg dette til en sum av kr. 286.000,—.

Ellers er det tatt ut atskillige fjellmasser der fylkesvegen til Stangnes tar av. "Byrunden" i Harstad Tidende bemerket for en tid siden en meningsløs avslutning av asfalteringene av Stangnesvegen — dette skyldes nok at denne fylkesvegen i forbindelse med den nye innfartsvegen skal få en helt annen tilknytning til riksvegen.

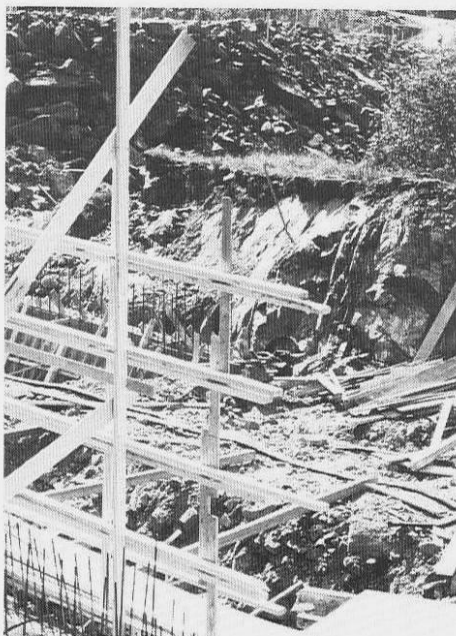
Og når parsellen Kanebogen — Harstadbotn står ferdig — da har den kostet omlag 23 mill kroner — og først da står neste etappe for tur. Byggetrinn 2 er fra Harstadbotn til sentrum, ca. 1,5 km.



*I Langnesskjæringen fant vi Johan O. Johansen.*



*Langnesskjæringen*



*Her er Merkur bru påbegynt.*

*Vernelederen har ordet:*

## OPPLÆRING I VERNE- OG MILJØARBEIDE I STATEN — UTVELGING AV STUDIELEDERE

I "Vegstikka" nr. 3/77 er det gitt endel informasjon om den forestående opplæring i verne- og miljøarbeidet. Det ble også oppfordret til tjenestemenn i vegvesenet som er interessert i studielederoppgaven å melde seg.

Vi kan nå gi ytterligere opplysninger om hva studieledernes oppgaver vil gå ut på.

Statens vegvesen er tildelt opplæring av 146 studieledere. Disse er nå fordelt på fylkene, og Troms er tildelt 7 stk.

- planlegging av arbeidet i studiegruppene
- anskaffelse av materiell og hjelpemidler i den grad dette anses ønskelig
- administrative gjøremål under gjennomføringen
- tilsyn med hvordan opplæringen drives i gruppene
- rapportering tilbake til sine oppdragsgivere

De som utvelges til studieledere skal gjennomgå studielederkurs. For vår etat er landet delt opp i regioner, og Troms tilhører region I sammen med Finnmark, Nordland og Nord-Trøndelag. For disse 4 fylker vil det bli avviklet et felles studielederkurs som arrangeres i tidsrommet 24. — 28. oktober 1977 med deltakelse av ca. 35 studieledere. Kurset vil gå over 5 dager som internatkurs. Vernelederen i Nord-Trøndelag og Troms som tidligere har deltatt på opplæringen i trinn I "Lærerkurset", skal sammen ha ansvaret for avviklingen av studielederkurset samt bistand av forelesere fra Vegdirektoratet og departementet/sentralrådet.

Studieledernes hovedoppgave er ansvaret med opplæringen på trinn III som i første omgang gjelder følgende arbeids- takergrupper:

- verneombud
- arbeidsledere (bl.a. alle ansatte i oppsynet)
- medlemmer av Samarbeids- og Arbeidsmiljøutvalg
- helse- og sosialpersonell
- teknisk personale
- andre som i sin virksomhet har kontakt med arbeidsmiljøproblemer

Hver studieleder vil få ansvaret med opplæringen av 2—3 studiegrupper.

Studiegruppene kan under opplæringen bruke den tid de anser nødvendig etter avtale på den enkelte arbeidsplass, men materiellet vil bli utviklet med sikte på 40—50 timer. Hvordan man i praksis skal gjennomføre gruppeopplæringen, — enten som internatkurs, arbeid i grupper over lengre tid eller en kombinasjon av dette er opp til hvert fylke å bestemme. Iflg. rammeavtalens § 4 skal opplæringen fortrinnsvis avvikles i arbeidstiden og gruppene skal være tverrfaglig sammensatt.

Når det gjelder utvelging av studieledere må hvert fylke selv foreta dette. Vi har således gått ut med skriv til samtlige organisasjoner innen etaten og anmodet disse om å komme med forslag på kandidater fra de enkelte grupper. Det er av vesentlig betydning at vi får kompetente og interesserte tjenestemenn til studielederoppgaven. Av de kandidater som melder seg eller blir foreslått, vil det være riktig å tilstrebe en forholdsmessig fordeling på de enkelte grupper i etaten.

Utvelgelsen av studieledere og opplegget for gjennomføring av opplæringen på trinn III skal behandles og endelig godkjennes i Samarbeidsutvalget i hvert fylke.

Interesserte tjenestemenn til studielederoppgaven kan fortsatt henvende seg til vernelederen eller sine respektive organisasjoner snarest mulig.

## "VÅR" MANN I FYLKESTINGET

*Vegvesenet har ikke i særlig grad rekrutert til representasjonen i Troms fylkesting gjennom årene — dog skal vi ikke glemme Peder Ellefsen — vegvokteren fra Grovfjord — i en lang periode så absolutt "vår" mann i tinget — vegsaker var for ham hjertesaker. Etter Ellefsen har det ikke vært vegfolk i fylkestinget før Odd Martinussen — også fra Skånland kommune — ble valgt inn i 1975.*

Odd Martinussen har 14 år bak seg i vegvesenet — kanskje ikke så veldig lang tjenestetid — men han har i disse årene deltatt i en rekke større anleggsarbeider. Gjennom sin interesse for vegvesenets virksomhet generelt og særlig for de nære arbeidsoppgaver, følt seg engasjert i sitt arbeide og har dermed også kunnet stå fram å si at han har trivdes i jobben.

Den politiske virksomhet kan man si hadde sin spe begynnelse i fagorganisasjonen, først på Svalbard hvor han bl.a. tilhørte sikringsstyrken som skulle rykke ut i tilfelle ulykker i gruvene. Dette var før arbeidervernloven var gjort gjeldende på Svalbard og sammen med den sikrings-tjeneste som han var pålagt, bidro nok dette sterkt til unge Martinussens engasjement i samfunnsspørsmål.

Vel tilbake fra Svalbard drev han en tid egen maskinstasjon mens fritiden ble nyttet til organisasjonsmessig arbeide for mere kulturelle aktiviteter som idrettslag, skolemusikk og også innen det humanitære felt.

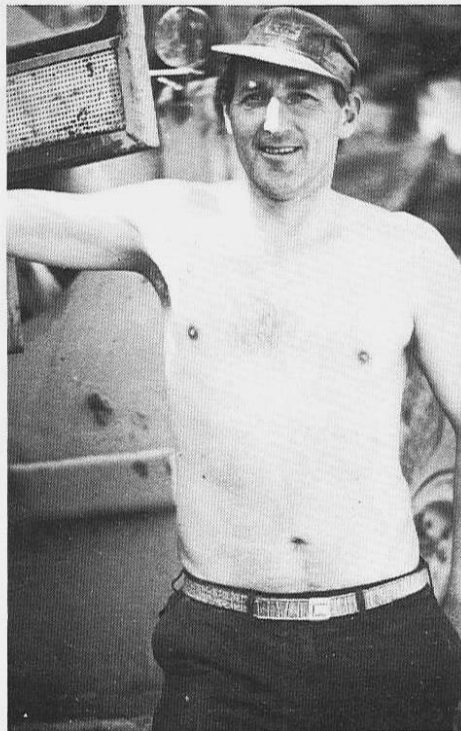
Fra 1963 finner vi ham i vegvesenets rekker som maskinkjører og har siden holdt seg til maskinene.

1975 ble et merkeår for Odd Martinussen, ikke bare ble han valgt inn i fylkestinget, men også i kommunestyret — kom dette overraskende på deg?

— Overraskelsen ligger da først og fremst i at jeg ble nominert. Da den var klar, var jeg jo også klar over at jeg ville

havne på fylkestinget. I et kommunevalg kan jo skje så mangt, jo, jeg var nok overrasket over det valget også.

— Har du funnet deg til rette i de innerste politiske sirkler, som man vel må kunne kalle et fylkesting og et kommunestyre?



— Jeg har funnet oppgavene enormt interessante. Fra før har jeg som sagt følt meg svært engasjert i samfunnsspørsmål og det at jeg nå har fått høve til selv å delta i de besluttede organer, har ytterligere stimulert min interesse for samfunnspolitikk.

—/Ble du plassert i det fylkestingsutvalget du selv ønsker?

— Mine interesser hadde først og fremst dreiet seg om nærings- og samferdselspolitiske spørsmål og jeg hadde jo håpet på som min forgjenger fra vegetaten, Peder Ellefsen, særlig å kunne konsentrere meg om vegsaker. Så havnet jeg i Helse- og sosialutvalget, et felt jeg hittil ikke hadde særlig erfaring fra. Dette skapte nok atskillig merarbeid for meg, å skulle sette meg inn i et saksområde som var delvis ukjent, både når det gjaldt de rent generelle helse- og sosialpolitiske linjer, som de mere spesielle og lokalbetonte spørsmål. Etter som de avgjørelser som vi tar i denne sektor omfatter 55 - 60% av fylkesbudsjettet, så føler jeg at det må en grundig saksbehandling til med et ansvar av en slik størrelsesorden hvilende på oss. Og det tar tid.

— Får du noen anledning til å fremme dine tidligere hjertesaker, f.eks. vegsaker?

— I plenumsbehandlingen av vegsaker kan man jo hevde sine meninger og selv sagt også komme med forslag. Men det er klart at det er jo først og fremst i samferdselsutvalget den intense saksbehandlingen foregår. Men erfaring fra og min innsikt i vegvesenet kan kanskje først og fremst komme til nytte i gruppemøtene, der å kunne orientere partiets representanter, særlig de i samferdselsutvalget, men også øvrige fylkestingsrepresentanter. Jeg har inntrykk av at ikke alle fylkestingsrepresentantene har den fulle oversikt over hva vegvesenet står for. Derfor skulle jeg ønske at flere av vegvesenets folk, både i utedriften og innen administrasjonen engasjerte seg politisk.

— Kan det bli tid til annerledes arbeid og politikk?

— Det hender man kan komme i konflikt med både arbeidsgiver og familie. Man er nemlig nødt til under vurderingen av enkelte saksdokumenter å skaffe seg tilleggsopplysninger, det være seg fylkes- eller kommunaladministrasjonen eller private. Ikke alle kan treffes i telefon privat, de må nås i arbeidstiden. Den kvoten som er avsatt til fri for offentlige oppdrag, 12 dager, strekker såvisst ikke til. Jeg bruker bl.a. den 4dje ferieuken til møter.

Og det kan vi så godt forstå, fylkesting og kommunestyret, det skal sannelig noe til å pløye gjennom de dokumenthaugene som produseres i dag.

### VEGDIREKTORETATS HÅNDBOKSEKRETARIAT MELDER OM EN RETTELSE TIL

Rapport 196 — Kostnader ved  
brøyting på dagtid  
kontra skift

Står:..... den nye arbeidsmiljølovens krav om maksimal overtid 150 timer pr. år.

Skal stå:..... den nye arbeidsmiljølovens krav om maksimal overtid 200 timer pr. år.

På det tidspunkt da rapporten ble skrevet var det en viss usikkerhet tilstede med hensyn til hva den maksimale overtid ville bli etter den nye arbeidsmiljøloven. I de foretatte beregninger er det tatt utgangspunkt i 150 timer, mens den øvre grense etter den endelige lovteksten altså er 200 timer. Dette forhold bør tas med i betraktning.



## BARDU VEGSTASJON

*Det nettet av vegstasjoner vi har rundt i fylket har etter hvert utviklet seg til et nærmest uunnværlig ledd i vegarbeidsdriften – Bardu vegstasjon er intet unntak i denne sammenheng – en mini-sentral kanskje – men bare i omfang.*

Selv om veger og vegarbeidsdrift i Bardu-området hører til det riktig gamle i vegvesenet. Så har verksteddrift i Troms innland ikke lange tradisjoner. Riktignok reparerte man litt av hvert rundt i garasjene – det var maskinførere og sjåførere som sto for det – Veilund, Veines, Sjøvegan f. eks. var sentrale punkt i vegarbeidsdriften. Men organisert verksteddrift lot vente på seg. Myndighetenes ønske i slutten av 30-årene om å få etablert en sammenhengende vegforbindelse fra Halden til Kirkenes, omfattet også ønske om

å gi det reisende publikum skikkelig service, også det rullende materiell. Det forelå således dengang planer om en kombinert beredskaps- og servicestasjon i Bardu og som sagt, den var ikke bare beregnet på vegvesenet, men også på den alminnelige vegtrafikk.

Imidlertid satte krigen stopper for disse planene som så mange andre. Behovet for verkstedservice meldte seg likevel for vegvesenet og vegvesenet bygde derfor et bilverksted som etter nærmere avtale ble



*Med restene etter Sponga bru fra 1911 i forgrunnen kan oppsynsmann Simon Sletten skue til vegstasjonen.*

drevet av Bjørkli og mange år senere også overtatt av denne.

I 1958 ble den første oppsynsmannsstasjonen etablert på Setermoen, tidligere hadde dette området blitt betjent fra Salangsdalen. og det utviklet seg nå raskt til en vegstasjon av den type vi kjenner i dag.

Da maskinalderens inntog i vegvesenet kom for fullt i 60-årene, økte behovet for et skikkelig serviceapparat sterkt. Som vi har nevnt i innledningen ble det gjort en stor innsats rundt om i garasjene, men dette var det først og fremst førerne selv som sto for. Et lite anleggsverksted ble satt opp i Salangsdalen i forbindelse med byggingen av Skogstad bru i 1966 og bemannet med en anleggsreparatør.

Og anleggsreparatør ble nå en fast funksjon inntil verkstedet i Sponga ved Setermoen ble bygget i 1971.

Nå fikk man endelig skikkelig arbeidsforhold og kunne gi vegarbeids-



*Johan Dahlberg*

driften i nærmeste omegn nødvendig assistanse.

Her gis vanlig service av maskiner, det foregår også overhalinger av motorer og gearkasse, diverse reparasjoner, f. eks. plogreparasjoner som her utgjør en vesentlig del av driften.

Oppsynsmann Simon Sletten, veteran i vegvesenets maskindrift, er hovedadministrator for maskinavdelingens virksomhet i dette område. Kan bl.a. skilte med å ha stelt med vegvesenets første kompressor i 1937 – en rammesak som i sin tid også skremte et par damer som hadde stoppet opp på Veilund.

– Sletten, en fin stasjon, den har vel betydning en hel del allerede?

– Tenker vi tilbake noen år, ikke lenger enn fra den tid anleggsreparatører ble tilsatt, med reparasjoner ute i snøhaugene og i de temperaturer det kan være her vinterstid, ja så representerer denne vegstasjonen en betydelig fremgang. I tillegg har vi fått en hel del utstyr og redskaper til hjelp.

– Har stasjonen andre funksjoner utenom verksteddrift?

– Vi har da selvsagt lager av reservedeler for maskiner, høvelskjær, gummi og annet som man må ha i beredskap. Vi oppbevarer, eller skal vi si, vi har stasjonert en del utstyr når dette ikke er i bruk. Ellers har både anleggs- og vedlikeholdsavdelingen hver sin avdelte lagerseksjon.

Johan Dahlberg, ny hos oss i 1970, først som anleggsreparatør – etter at verksteddriften kom i gang, har han hatt formannsoppgaven her.

Vi spør Dahlberg om hvordan det står til med maskinparken vår.

– Det har vært en enorm utvikling også innen de forskjellige maskintypene. Systemer skiftes ofte, dette henger gjerne sam-

men med at det stilles stadig strengere krav til maskinene. De skal ha større effektivitet samtidig som de skal være mere miljøvenlig bruk. Maskinene blir da mere komplisert, mere automatisert, stadig flere komponenter som kan slå feil. Dette stiller krav om et bedre ettersyn. Maskinene fornyes imidlertid oftere nå enn før og vi kan derfor si at materiellet vårt blir stadig bedre.

- Bemanningen på verkstedet i dag?
- Vi er 4 mann i alt. En såvidt liten styrke er særlig sårbar i perioder med mye utrykking, det er mange ting som blir ugjort altfor lenge her inne på verkstedet.
- Noen hjelpemidler på ønskelisten?
- Et sveiseapparat med CO2 hører til det vi aller mest kunne tenke oss. Dertil smøregrav eller bukk, det er nesten som man i dag kvier seg for å legge seg på gulvet under maskinene.

Og vi bringer så gjerne dette ønsket videre.

*Knut Tune*



## NYTT FRA ADMINISTRASJONEN

### FRA ANLEGGSAVDELINGEN

Avdelingsingeniør Kjell Kvåle overtok 1/8-77 funksjonen som anleggsbestyrer etter Eilif Mathisen som tiltrer et 2 års engasjement i Vegdirektoratet.

### FRATREDELSER I UTEDRIFTEN

Disse har fratrudd med pensjon: Lars Blåtun, Grovfjord, Kåre Hansen, Gratansbotn, Roald Hjalmarsen, Storslett.

### TILTREDELSE I BILTILSYNET

Ingeniør Andreas Nilsen er ansatt som ingeniør i biltilsynet og fratrer dermed stillingen ved vegkontorets vedlikehold-avdeling.

### TILTREDELSE I UTEDRIFTEN

Thor-Ingen Hole er ansatt som oppsynsmann i anleggsavdelingen med stasjon på Senja. Almar Leirbakk er ansatt som vegmester i vedlikeholdsområde 9 fra 1. september d.å.

### FRATREDELSER VED VEGKONTORET

Kontorassistent Ragnar Grønnvoll er sluttet etter endt permisjon 31/8 d.å.

Kontorassistent (vikar) Hans Ove Hansen slutter i sin stilling 19/8-77.

### TILTREDELSE VED VEGKONTORET

Lilly Andreassen, Anita Bjerke og Johnny Andreassen er inntatt som kontorassistenter (vikarer).

Fredrik Nikolaisen tiltrer som ingeniør ved trafikkseksjonen 15. august d.å.

## VEGEN, BEKKEN OG FISKEN



*Olderelv som nå går i rør har vært en vellykket sak*

Ifølge vassdragsloven har ingen lov til å hindre fiskens gang i elver og vann. Vegbygging skaper ofte konfliktpunkter i så henseende når vegen skal krysse elver og bekker. Fiskerikonsulenten i Finnmark har latt utarbeide en rapport som henvender seg til vegplanleggere og vegbyggere foruten de som skal etterse at fiskens interesser blir ivaretatt – innlandsfiskerikonsulentene, fiskeforeninger o. a.

Vi fant rapporten i Norges Jægers- og Fiskeriforenings tidsskrift "Jakt og

Fiske" – juninummeret i år – og den var signert fagsekretær Anton Rikstad.

Rapporten skriver seg bl.a. til forsøk foretatt i en gytebekk på Børselvfjellet – en bekk som i 1976 ble lagt i et 23 m langt armcorør med 1,8 m diameter. Strømhastigheten i selve røret ble målt til 1,1 meter pr. sekund og fallet på røret var moderat. På grunn av rørenes konstruksjon med tverrgående riller, vil vannhastigheten være noe lavere nær bunnen av røret enn ved overflaten. I følge opplysninger fra vegvesenet skal det være



— men gammeldagse brukar, som her, gamle Olderelv bru, er tryggest for fisken, sier ekspertene.

lagt ned culverter hvor både fall og strøm-hastigheter er atskillig større, heter det i rapporten.

Av dette kan vi slutte at det vel antakelig er bygget en del stikkrenner hvor forholdene for fisken er vanskeligere enn i den undersøkte gytebekken på Børselvfjellet. For her har man kommet til at fiskevandringen hindres ikke så rent lite, riktignok ikke i nevneverdig grad nedstrøms, men til gjengjeld i sterkere grad i forsøket på å komme seg oppover. Det viste seg også at sålangt rørets bunn var dekket med grus og liknende elvebunnsmateriale, hadde gytefiskene lettere for å akseptere rørpasasjen.

Rikstad konkluderer i sin rapport med at en betongbro med naturlig elvebunn nok er det beste alternativ der vegene krysser elver og bekker.

— Har man registrert konfliktpunkter i Troms fylke etter at man har lagt elver eller bekker i korrugerte stålrør? Vi retter

spørsmålet til fiskerikonsulenten i Nordland og Troms, Tor Heggberget.

— Vi har etterhvert fått et godt samarbeide med vegvesenet om disse spørsmål. Alle planer om der veg skal krysse fiskeelver forelegges nå oss. For noen år siden hadde vi nok en uheldig sak på Senja, senere har det såvidt jeg vet ikke oppstått konflikter av betydning i Troms fylke. I Nordland derimot, Nordland hører til mitt område, har vi f.eks. registrert et rør som var lagt med altfor høgt fall.

— Hva bør vegbyggerne særlig rette oppmerksomheten på når man skal legge elven i rør?

— Det viktigste er å sørge for at vannet holder så liten hastighet som mulig og at det også søkes holdt samlet. For å bremse på vannet kan man støype inn 10-15 cm's betongklosser, det har vist seg effektivt. Ellers bør man selvsagt passe på å dekke rørbunnen med naturlig elvegrus.

## VATN – AVDELING II

I septemberutgåva av Vegstikka i fjor, hadde eg eit innlegg om vatn i Skøelvområdet. Bakgrunnen var at vegvesenet måtte skaffe nytt vannanlegg til ein familie p.g.a. omlegging av rv 84 over Bakkejorda.

Det vart gått med sula (eller ønskevisten), og no har vi grave der sula gjorde utslag. Og vatn var der! Vegvesenet har sett ned eit inntaksbasseng og lagt ny vannledning, og det heile synest å fungere godt.

Det var Richard Ramberg som gjekk med sula, og vi er takk skuldig fordi han ville ta umaken den dagen.

Denne historia har nevnt ein liten moral, og eg skal forsøke å utdjupe dette litt nærmare.

Vi er i vårt daglige virke omjevne av tekniske vidunder som vi skjønner svært storleik. Disse innretningane er ofte tekniske vidunder som som skjønner svært lite av, men som vi etter kvart ikkje kan være utan.

Vi trykker på knappar og vrir på hendlar — og det vert resultat av det. Men korleis det heile fungerer, har vi ofte berre vage forestillingar om.

Ein brøyt X-30T forstår du litt av — ein datamaskin forstår du omlag ingenting av.

At vi har stor nytte av denne teknikken, må vi vel alle være samde i. Vi får gjort arbeidet raskare og ofte med mindre slit enn tilfellet var før i tida.

Men så er då det klassiske spørsmålet: Har vi ikkje mist noko på vegen? Spørsmålet har med vekslende hell vore forsøkt

besvart tidligare, så eg skal ikkje gje meg ut på den glattisen.

Imidlertid — som det heiter i byråkratiet — imidlertid er poenget å gjære seg nytte av det enkle, det ukompliserte, det jordnære — der dette er mulig — slik at vi ikkje heilt vert umyndiggjorde av all denne teknikken.

Å bruke ein seljektiv til å finne vatn på Bakkejorda, er ein god start (eller ein fortsettelse — alt etter som). At eg ikkje kan bruke seljevisten, og heller ikkje heilt skjønner dette, er ei anna historie (som kanskje høyrer meir under Andre Bjerke enn Teknisk Ukeblad).



VI GRATULERER

Med 50 års dag

Olav A. Thunhaug, Gratangsbotn 13/7.  
Jan Nordhus, Kvaløysletta 15/8.

Med 60 års dag

Martin Johansen, Badderer 31/7.  
Leif Sørensen, Hamn i Senja 1/9.

## PENSJONISTTURER

— Hyggelig gjensyn med gamle arbeidskamerater

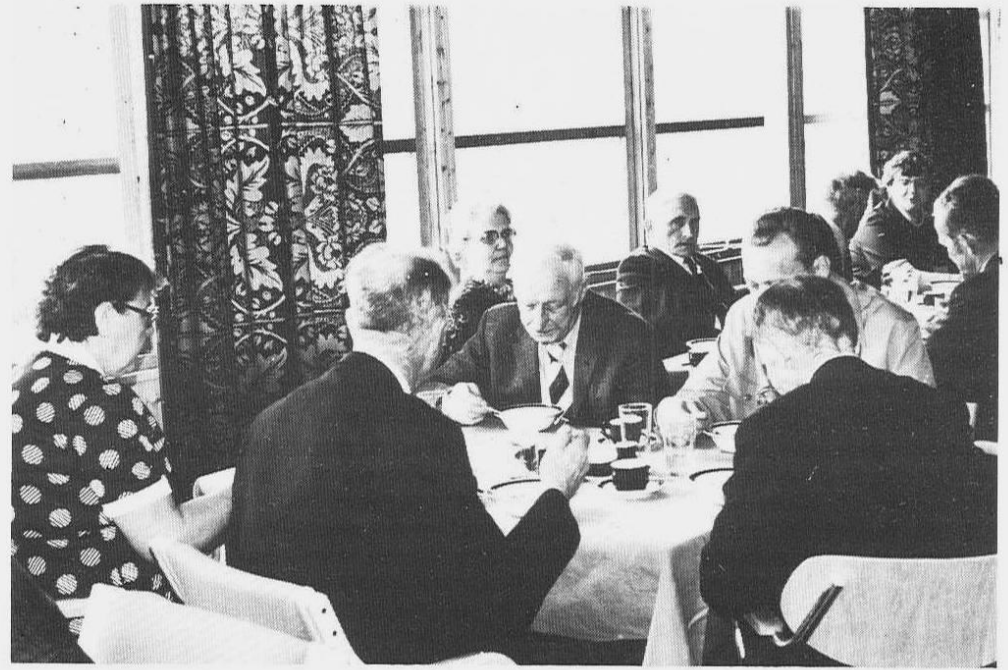


I slutten av juni var det stortur med pensjonister. De hjemmehørende i vegmesterområde 5 møtte de fra Senja og sammen gikk turen om Sjøvegan og Bardu og et besøk i Rognmogruba i Målselv ble det også tid til.

Omtrent samtidig gikk arrangement for pensjonister fra Nord-Troms. Denne turen endte i Øksfjord i Finnmark og vi hadde søkt kontakt med representant for Finnmark vegvesen, Rolf Dahl, Alta, som underveis fortalte både om vegforhold og bosetting i dette området.

Etter som vi har forstått deltakerne på disse turene, så var det vellykkede arrangement — kanskje ikke minst fordi vi denne gang også hadde bedt med ektefellene.

I fotomontasjen ser vi fra middagsrasten på Sjøvegan og fra Øksfjordturen — Kristian Berg og Emil Skogstad i ivrig passiar og eldstemann i laget — snart 89-årige Peder Bergmo — tar seg en pauserøyk.



## NOK ET FARLIG VEGKRYSS UTBEDRET



*Fra arbeidet med Buktamo vegkryss*

Krysset mellom E6 og rv 855 eller Buktamokrysset som det ofte kalles, har omsider fått en nødvendig "ansiktsløfting". I flere år har det skjedd uhell i krysset, men det som fikk oss på vegkontoret til virkelig å reagere, var 4 registrerte trafikk-uhell med personskade tidlig på våren 1976. Søknad til Vegdirektoratet om ekstratildeling ble straks sendt og det plutselig økende antall trafikkulykker var grunn god nok til at Vegdirektoratet fant å kunne imøtekomme henvendelsen.

Krysset ble omstukket høsten 1976, men en tidlig vinter gjorde utbedringen vanskelig å få gjennomført. Dertil var også grunnspørsmålet uklart.

Nåvel, arbeidet ble utført før ferien i år slik at bl.a. sommerturistene skulle kunne dra full nytte av det trafikksikringstiltak som her er etablert. Anleggsavdelingen har her utført et raskt og fint arbeide!

Det som nå er oppnådd er at trafikk som skal svinge ut i E6 eller inn i rv 855 må redusere kjørehastigheten før den kan foreta svingbevegelsen. Dermed forbedres muligheten til å beregne avstand og kjørehastighet på ankommende kjøretøyer og risikofylte manøvre skulle kunne unngås. Selv om utbedringen kostet vel 200.000 kr. og p.g.a. omleggingen av E6 forbi Olsborg vil måtte avskrives i løpet av en periode på 8-10 år, tror vi det var en riktig investering for økt trafikksikkerhet på vegene i området.

Og sist, men ikke minst viktig, er at vegvesenet i bl.a. et ulykkesbelastet krysset som dette, kunne reagere raskt for å få ombygd krysset. Det samme er også blitt gjort i den etterhvert så omtalt "Marknessvingen" i Balsfjord hvor tverrfallet nå er øket og antallet trafikkulykker blir forhåpentlig dermed redusert.



*— og her er resultatet*

# FRA VEGKONTORETS ARKIV FOR 100 ÅR SIDEN

I fjor kunne vi under denne vignetten fortelle at utbedringen av rv. 851 Brandvoll — Sjøvegan startet nøyaktig 100 år etter at den opprinnelig var bygget. Og ombyggingen fortsatte også i 1877, men det var visst ikke uten kamp at "Departementet for det Indre" som det dengang het, slapp løs pengene.

Salig amtingeniør Tygen gjorde flere henvendelser til vegdirektøren og satte til slutt nærmest de høye herrer kniven på strupen — han satte i gang arbeidet likevel — kunne ikke la sommersesongen løpe i fra seg.

Vegdirektør Krog synes å være like fortvilet over departementets sendretighet, men kan ikke la det respektløse initiativ som Tygen viser gå helt upåaktet hen og skriver bl.a.:

"I hvorvel det maa antages at være i Arbeidets Interesse, at Veianlægget fortsettes, skulde jeg dog have ønsket, at De med Erfaringer fra Finnmarken for Øie havde indhentet min nærmere Ordre, forinden De lod Arbeidet iværksætte".

Nå, i slutten av juli reagerer departementet positivt —

'.....gives Bemyndigelse til at fortsætte det i Henhold til kongelig Resolution af 11 December 1875 paabegyndte Veianlæg fra Øvrevand til Søvveien i Salangen ved Hjælp af de til Arbeider i dette Amt af Storthinget i 1877 bevilgede Midler".

Sleder til grutransport var et viktig redskap og for produsentene sikkert en kjærkommen inntektskilde. Vegvesenet var visstnok dengang som kjøper ikke den aller beste kunde — korrespondanse viser både klager på sen betaling og på pri-

sen. En leverandør fra Kirkemo i Bardu minner i et brev til amtingeniøren om at det j vitnes nærvær ble avtalt pris og at betalingen skulle skje ved levering og fortsetter — " ..... nu har jeg forgjæves ventet flere Maaned paa de 8 Spd og De vil vel ikke forundres paa at jeg nu fordrer dem UDBETALT. Pengene ønskes sendt med første Post". Vi går ut fra at saken ble ordnet. Verre gikk det imidlertid med en leverandør fra Brandvoll.

Han hadde ventet så lenge at han fant tiden inne til å legge på prisen. Han fikk svar — dette:

"Hvis De havde bragt Slæderne til omforenet Tid, saa vilde De da have faaet Betaling" — Vi har ikke funnet hvordan det gikk senere.

Sommersesongen 1877 var en hektisk tid — det engasjeres ekstrahjelp også på ingeniørfronten — Vegdirektøren sender en løytnant Franz Aubert oppover og ber om at han avlønnes — " ..... som Assistent af Veivæsenets 2den Klasse". Videre har Tygen fått tak i en ingeniør (også kalt polytekniker) Lund fra Vefsn og ber denne "..... tage med nogle Ark Rudepapir hvis have". Spires det som spares kan! Men også våre egne folk her i fylket har en travel tid, det er mangt som må ordnes. Oppsynsmann Østlyngen nivålerer parsellen Sjøvegan — Rognså og skriver til sin sjef, Tygen:

"Under Niveleringen laante jeg 2 Flasker Akevit, og herfor skal jeg bede Dem besørge mig 2 Flasker tilsendt for at tilbagebetale det laante Brændeivin. Pengene fra Grøtli har jeg modtaget og alt er greidt saa langt dem strækte":

Det ble sikkert ordnet, Tygen synes å

være en mann med sans for realitetene. At han også forsto å prioritere sine oppgaver riktig i den travel sommertid skjønner vi når han "taler byråkratiet midt imot" — lar rapporter og regnskaper være for å gjøre nødvendig markarbeid mens det er snøfritt. Den 23. juni 1877 — på selve St. Hansaften — får han seg en skriftlig dragelse av Vegdirektøren for manglende respekt for "Veinstruxen af 19. juli 1875 B. 4 og C. 14". Det skrives: "Men at De, efter i Kontorchefens Paa-

tegning under 22. Februar d. Aa samt min Skrivelse af 19. April, hvormed fulgte det Kgl Departements Skrivelse af 18. April, at have været paamindet derom, endnu ikke har oversendt hverken Rapporter eller Regnskaber for hele Aaret 1876, og heller ikke kan oversende samme før i Juli Maaned, kan ikke billiges".

Men Tygen er en hård negl — ikke svar med rapporter og regnskap før over nyttår 1878!

## MANGE MEDIKAMENTER ER TRAFIKKFARLIGE

Ved en undersøkelse av bilførere innblandet i alvorlige trafikkuhell, fant man på Ullevål sykehus i Oslo at en relativt stor andel hadde diazepam-konsentrasjoner (middel mot nervøse lidelser) i blodet, opplyser Statens Legemiddelkontroll. Dette legemiddelet er det stort forbruk av i dag. Men også en rekke andre medikamenter påvirker evnen til å kjøre bil. Derfor er det viktig å kjenne virkningen av de preparater man bruker.

Alle vet at kjøring i alkoholpåvirket tilstand straffes strengt. Men etter vegtrafikkloven er det også straffbart å kjøre under påvirkning av andre (et hvilket som helst) berusende eller bedøvende middel.

### HVILKE VIRKNINGER ER TRAFIKKFARLIGE?

Alle medikamenter som virker på nervesystemet vil medføre tretthet, søvnlighet, nedsatt oppmerksomhet, treghet eller ustøhet i bevegelser, i mange tilfelle opprømtet eller kritikkloshet. Midler mot for høyt blodtrykk kan være trafikkfarlige fordi de foruten tretthet og søvnlighet kan forårsake svimmelhet og besvimelser. Mange sjøsykemidler virker søvndyssende.

Alle slike virkninger må man selvsagt

være på vakt overfor, og unngå å begi seg ut i trafikken når man har grunn til å vente slike symptomer som fremkaller uvelfølelser og ubehag, nedsetter kjøreevnen.

### HVORDAN VIRKER MEDIKAMENTET PÅ DEG?

Alle reagerer ikke likt på medikamenter. Derfor er det viktig å gjøre seg kjent med virkningen av de medikamenter man bruker, enten de brukes sporadisk, jevnlig eller periodisk i kurer. Virkningen er gjerne sterkest de første timer etter at man har tatt en dose. Mange midler gir de sterkeste bivirkningene, f.eks. søvn og nedsatt konsentrasjonsevne, de første dagene eller den første uken av behandlingen. I denne tiden bør man være ekstra varsom med bilkjøring.

Viktig er det også å følge legens bruksanvisning og ikke på egen hånd øke dosen eller bruke andre legemidler samtidig uten å rådføre seg med legen.

Mange medikamenter forsterker virkningen av alkohol. Det kan derfor være spesielt farlig å bruke medikamenter og alkohol samtidig.

## TRAFIKKFARLIGE LEGEMIDLER

Blant de trafikkfarlige legemidler av midler mot nervøse lidelser (psykofarmaka). De mest brukte beroligende midler er Valium, Vival og Stesolid, men det finnes en rekke typer. Til midlene mot nervøse lidelser hører også midler mot depresjon.

Sovemidler må ikke brukes av en som skal kjøre bil. Det er innlysende. Men mange sovemidler utskilles langsomt av

ligende virkning med tretthet og nedsatt konsentrasjonsevne, nedsatt oppmerksomhet, eventuelt opprømtet og kritikk-løshet. Videre kan epilepsimidler, stimulerende midler og blodtrykksenkende midler påvirke evnen som bilfører.

Mye å huske på? Her er en huskeliste som man klarer seg med:

1. Lær å kjenne din egen reaksjon på de medikamenter som inntas. Ta de nød-



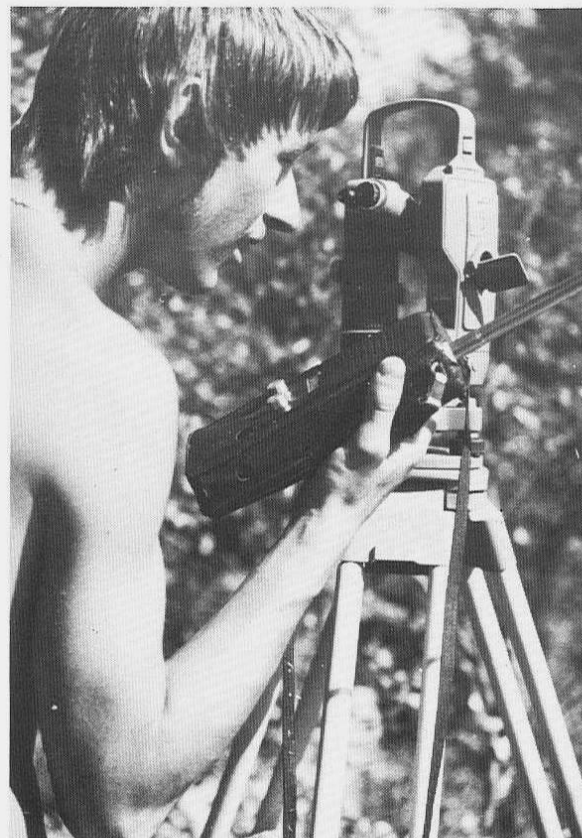
kroppen. Man kan derfor være påvirket om morgenen etter å ha tatt middelet dagen før.

Reisesykdemidler og allergimidler gir tretthet og søvnighet. Enkelte midler er tilsatt koffein for å motvirke tretthetsfølelsen, men koffeinet virket kortere enn resten av medikamentet. En del reisesykdemidler kan også gi synsvansker som nedsatt syn og fare for blending.

Smertestillende midler gir ofte en bero-

vendige hensyn til virkningene. Råd-før deg med legen.

2. Følg alltid legens bruksanvisning for medikamentet.
3. Ta aldri et legemiddel som er foreskrevet andre enn deg selv.
4. Leger og apotek gir opplysninger om medikamentene dersom du er i tvil.
5. Alkohol og legemidler sammen kan forsterke hverandres virkning.
6. Det er straffbart å kjøre bil mens man er påvirket av et hvilket som helst berusende eller bedøvende middel.



## SOMMERJOBING I VEGVESENET

er populært. Skoleungdom står i kø til de jobbene vi kan tilby, men også en del pensjonister kan gjerne tenke seg å gjøre en innsats for sin gamle arbeidsgiver sommerstider.

Her ser vi øverst til venstre Lind Bernhardsen fra Grovfjord utvise gamle kunster på anlegget Årsteinstrømmen—Storfossen.

Til venstre Rolf Greve — elev ved Trondheim Tekniske Skole — får nyttig trening i bruk av nivellerkikkert i Harstadbotn.



*I forbindelse med fylkestingsamlingen på Finnsnes i juni i år brukte tinget en dag på Senja. Kaperdalen-vegen til Ersfjord-anlegget i Mefjorden ble befart, sistnevnte riktignok fra sjøsiden.*

*Her ser vi fra venstre fylkestingrepresentant Arvid Sauge, fylkesbyggesjef Georg Bohne, fylkestingrepresentant Magnar Hals og vår egen superguide Ingolf Moan som presenterte "The King of the Road" og hans anlegg.*



*Et av de prosjektene som nå ønskes fremmet på Senja skal gå ut fra Bergsbotn som vi ser her. Dette prosjektet, Bergsbotn – Moa – Sætran vil med veg og tunneller gi Søndre Berg ferjefri forbindelse med det øvrige vegnett.*

## •• VEG · SPORT ••

### SLAGET PÅ STIKLESTAD HEVNET



Da vi ble snytt for straffe – og mål? Fra kampen mot Nordland.

*Det hevdes sterkt at siden Tore Hunds bravader på Stiklestad i hine hårde dage, har Bodø/Glimts og B.I.L. Veg's herjinger blandt syd-norske fotball-ess henholdsvis i 1. divisjon og i veg-cupen, vært de største nord-norske bragder. Og i år skulle sågar den innledende runde i veg-cupen spilles i selveste løvens hule – Tromsø – spørsmålet dreide seg i grunnen mest om hvem som skulle bli nest best.*

Lørdag den 18. juni entret lagene banen i Tromsdalen. Finnmark uteble – mangelen på sommer og skikkelig myggstigg hadde brakt dem helt ut av form. Men Nordland møtte – beruset av sine

fotballhelter fra Bodø stilte de selvsagt i gult, Nord-Trøndelag syntes det var på tide å rette opp fedrenes misgjerninger på Stiklestad og hadde dessuten skjerpet dialekten. Og til slutt Troms – våre





Halvor Furnes og Arne Hemmingsen i pauseposisur.



Kåre Arktegg rydder opp – Nord-Trøndelag i angrep.

gutter løp lett og ledig ut på banen med "sluttspillene" lysende ut av øynene.

Mens Nordlands keeper banket nevene i grusen, rullet to forræderiske trønderballer i nettet – da først ble det blåst i Nordlands trompet – og det resulterte da også i ett mål – men akk, salig Peter Dass greide ikke å snu den kampen.

Men frende er frende verst – Nordland var ikke særlig kollegial – de lot Troms vinne med snau 1 mål. Her vil vi skyte inn at våre mest profesjonelle supportere ennå ikke hadde maktet å innfinne seg fulltallig på tribunen. Og dermed fikk dommeren altfor fritt spillerom, jfr. foto.

Etter en protestfylt pause forårsaket av dommerne – en "ækt" trønder og hans håpefulle – kom da den store kampen i gang. Det taktiske opplegget var

vanntett – den som sverget ved Hellig Olavs navn, skulle møtes med de mest dramatiske uttrykk fra Snorres nordnorske avdeling ispedd en og annen krokfot. Til slikt bruk ble også vondfoten hans Selnes holdt i reserve – den skulle tre inn i det avgjørende øyeblikk.

Og den nordtrønderske keeper måtte snart hente ut en ball fra nettmaskene bak seg. Helt programmessig. Og forsvaret vårt avviste fienden, de stanget som mot en mur – som mot Trafikkseksjonens avkjørselskontor. Og med nyinnkjøpt keeper fra "allsvenskan", klokka tikkende mot slutt og oppildende fy-rop på de rette plasser fra et omsider fulltallig supporterjeng – alt under kontroll.

Så – mens svenskens "markera grabbar" dirigerte den bakre slagmark – fikk

en av våre omsider skikkelig tak i en av disse "småtrønderan", en av de som bare sprang iveien for gutta våre — dommeren forsto jo ikke den spøken — dømte straffespark!

Og så var det plutselig ikke mere å skrive om, men her er i alle fall resultatene:

Nord-Trøndelag — Nordland	2-1
Troms — Nordland	1-0
Nord-Trøndelag — Troms	1-1

og Nord-Trøndelag gikk videre til finaleturneringen med flere mål scoret enn Troms. Og den finner sted i Tønsberg i slutten av august. Vi ønsker Nord-Trøndelag lykke til.

#### ANDRE FOTBALLRESULTATER

Veg 1 står fortsatt uten tap i 1. divisjon og leder da selvsagt serien så langt. Kampene siden forrige nr. av Vegstikka:

Veg — Team	4-0
Veg — Lærerne	2-0
Veg — Tromsbuss	6-0
Veg — Posten	4-0

og Veg 2 samler da også poeng innimellom et par braknederlag i 4. divisjon:

Veg — Sjøbit	0-0
	w.o.
Veg — Televimsen	1-7
Veg — Tromsø Sparebank	1-7
Veg — Tr.sund Sp.bank	2-1



Oppsynsmann Karl Skogstad ser noe betenkt på de store steinblokkene som har rast ut på anlegget Langmyra — Bukkemyra. Han forsikrer imidlertid om at det ikke skal bli slik rasfare når nyvegen tas i bruk. Imidlertid ser han ikke bort fra at vejen kan ha tatt bort fundamentet for en del skråninger i terrenget der innslaget av leire er stort. For vejen og trafikken er det ingen fare, men vi kan nok få stygge sår i terrenget der overflaten raser ut.

**Bruk  
bil-  
beltet**

