

C



*Våre vakre
vegkanter.*

Foto: Lisa Sundstrøm



Statens vegvesen
Troms

GOD SOMMER!

Vegs i kka

Bedriftsblad
for Statens vegvesen Troms

Nr. 2 - 1995 - 27 ÅRGANG



Nytt vegvesen i Troms
- se midtsidene
Riv ut!

Innhold

Lykke til i ny organisasjon	3
Våre folk i utedrifta	4
Takk for det gamle.....	5
Gjennomslag i Toppentunnelen	6
En blomst for Tromsøbrua	7
Krigen førte meg inn i vegvesenet	8
Da krigen kom til vegkontoret	9
På flukt med pengebeholdninga	11
Brennevin skulle til	12
Hvor er dette ?	12
I krigens fotspor	13
Musealt arbeid	15
Høyt henger de og	16
Balsfjord - fylkets knutepunkt	17
Streik - også i vegvesenet	18
Det nye vegvesenet	19
Ikke sjømenn - men vegarbeidere på sjøen	23
Lengre arbeidsveg, men mer fritid	26
Nye forslag	27
Med sommeren kommer mygga, midnattsola og sommerarbeiderne	28
En flyvende vegarbeider	29
Sykelheis - en miljøvennlig og human oppfinnelse	30
Bestått	31
Poetisk respons på utforkjøring	32
Profilering av folk og hus	33
Vegcupen i fotball	34
Vegstikka-sekken	35
Velferds- studietur til Narvik	36
Produktiv etat	37
Visste du at	38
Er ingeniørene krigersk?	38
Personaltytt	39

Lykke til i ny organisasjon

Tekst: Vegsjef Eilif Mathisen

Så er det «gamle» og det «nye» vegvesenet blitt historiske begreper, og vi har igjen ett vegvesen. Med noen ytterst få unntak er alle brikker på det nye organisasjonskartet på plass, og vi vet hvor vi hører til.

Noen har vel av og til følt at prosessen gikk vel fort, at arbeidspresset var vel hardt, eller at løsningene ble annerledes enn det enkelte kunne ha ønsket seg. Det har likevel vært en utrolig positiv vilje hos de aller fleste til å finne løsninger og ikke minst, til å holde de «vanlige» hjulene i gang mens organisasjonsprosessen pågikk. Jeg tror ikke omverdenen i særlig grad har merket noen redusert innsats i vårt arbeid på veggen eller overfor vårt publikum for øvrig. Jeg er både glad og lettet over at vi klarte dette.

Tusen takk til alle for deres bidrag i prosessen så langt.

Nå skal vi se framover og sette det nye ut i livet. Den praktiske tilpasningen vil nødvendigvis ennå ta litt tid. Det er naturlig når endringene skjer midt i den mest hektiske sesongen. I mellomtiden har vi prøvd å få til overgangsløsninger, selv om de kanskje ikke er helt ideelle. Men det er tross alt viktigere at oppgavene våre blir utført, selv om de gjøres av «feil» person, enn at de blir ugjort fordi det ikke er «vårt bord».

Til høsten, når alt er kommet på plass, skal vi også sørge for en litt mer festlig markering av overgangen til ny organisasjon enn det som var praktisk mulig rundt 1. juli.

Fortsatt må vi også regne med at det tar noe tid for andre enn oss selv blir fortrolige med nye betegnelser på stillinger, områder, stasjoner osv. Vi får prøve å hjelpe folk til rette og minske forvirringen så godt vi kan, hver på vår plass.

Hos våre omgivelser har jeg registrert et sterkt ønske om å ta vare på mest mulig fra det «gamle» vegvesenet. Det skal vi ta som en anerkjennelse. Jeg tror at i et fylke som Troms er det enkelte trekk i vår «kultur» som betyr særlig mye, slik som:

- En sterkt desentralisert organisasjon
- En profesjonell produksjonsorganisasjon, særlig ut fra beredskapshensyn
- Et planleggingssystem som gir mulighet for klare politiske prioriteringer.

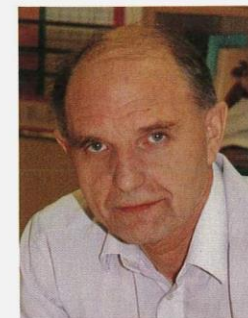
Mange nye utfordringer står likevel foran oss. Av dagsaktuelle ting skal jeg her bare nevne et par, mest som eksempler:

- Trafikkulykkesituasjonen, der vi for første gang på flere år ser en klar bedring. Utfordringen blir her å ta vare på denne tendensen og helst forsterke den, ved egen innsats og hjelp av andre aktører.
- Arbeid over fylkesgrensene. Når våre tunnelfolk nå er klare for oppdrag i Nordland og Finnmark er dette en god start.

Det er samfunnets behov og hvordan vi møter disse som avgjør hva vi får å gjøre i årene framover. I så måte betyr arbeidet med Norsk veg- og vegtrafikkplan, som vi er i starten av, svært mye. Også dette blir en stor og krevende oppgave med mye nytt og spennende som har stor betydning både for omverdenen og oss selv.

Selv om arbeidssituasjonen for de fleste forhåpentligvis blir noe mer normal etter hvert, får vi neppe noen «hvilepauser». Til det er utfordringene for mange og kreativiteten i etaten for stor.

Vi får ønske hverandre lykke til og glede oss over at det er bruk for oss.



Våre folk i utedrifta

Vegvesenet i Troms er delt i 4 trafikkdistrikt og 2 produksjonsområder. Her presenterer vi de nye lederne for vår utedrift:

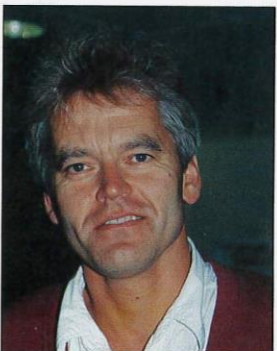
TRAFIKK



*Distriktsleder
Terje Fjordbakk
med ansvar for
Harstad trafikkstasjon*



*Distriktsleder
Geir Østvik
med ansvar for
Finnsnes og Bardu
trafikkstasjon*



*Distriktsleder
Steinar Utby
med ansvar for
Tromsø og
Nordkjosbotn
trafikkstasjon*



*Distriktsleder
Almar Leirbakk
med ansvar for
Storlett
trafikkstasjon*

PRODUKSJON



*Produksjonsleder
Ernst Hansen
med ansvar for
Sør-fylket*



*Produksjonsleder
Knut Helge
Grimstad
med ansvar for
Nord-fylket*

Takk for det gamle..... og velkommen i nytt!!!!!!

Sommeren er her - med grønn natur, turistskip, bobiler og mygg. Vi livner til, kjenner «sevja» stige og fødes på nytt. Det gjør også Statens vegvesen. Som en yr liten nyfødt unge raver det rundt, skrikende etter mamma og prøver å finne fotfeste. Folkene er de samme men tilhørigheta er søkende, usikkert og en smule forvirret. Men som ethvert lite barn «går det seg til». Vi må bare få øvd oss på de

første skrittene - kjenne på omgivelsene -finne vår plass i vrimmelen.....«så blir alt så meget bedre».

Som et langt svangerskap (elefant-dimensjoner) har vi vandra gjennom måneder med innplassering, møter, strukturer, faggrupper og tilpassing. Så er vi endelig der.....med 1. juli som fødselsdato!
Velkommen i nytt vegvesen!!!!!!!!!!!!

Lisa



Innplassering av ca. 560 tilsatte i Troms har vært et strevsomt arbeid. Her lager personalseksjonen brev til samtlige tilsatte om foreslått innplassering.

Anlegg avsluttes og nye oppstår. Så også med vegvesenet. Her hilser Loksa-gjengen takk for seg. Fra og med 1. juli er de fleste på bildet å finne på nye steder, med nye adresser og nye avdelinger. Men folkene er de samme.



Det nye vegvesenet krever innsats fra alle. Her jobber Haldor Isaksen og Sven Elsrud med de nye kontorlokalene på Nordkjosbotn. Lokalene skal huse både utbygging og produksjon.

Foto: Lisa Sundstrøm

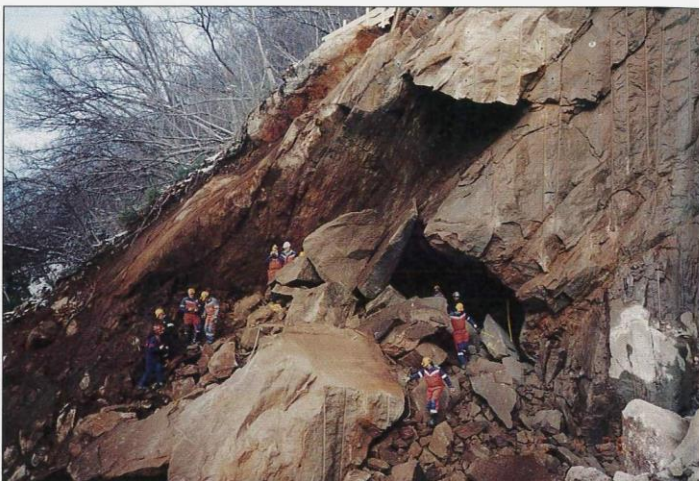
GJENNOMSLAG i TOPPENTUNNELEN

Tekst: Knut-Helge Grimstad Foto: Knut-Helge Grimstad/Halvor Furnes

26. april var en stor dag på Grytøya. Da var det gjennomslag i den 3,9 km lange Toppentunnelen. Mer enn hundre mennesker var møtt fram for å overvære begivenheten, de aller fleste fra Vaskinn og Bjørnerå.

Presis kl. 1100 på formiddagen sto røyken ut av forskjæringa, og gjennomslaget var et faktum. Folk filmet, forgraferte og applauderte. Deretter kjørte og gikk alle fram til "hullet", og beboerne disket opp med bløtkaker og kaffe på medbrakt langbord.

Etter hvert kom hovedpersonene, vegvesenets tunneldrivere, fram fra "mørket" i tunnelen, ført an av tunnelbas Gunnar Hjelmseth. Deretter kom resten av laget for full musikk - bokstavelig talt. Det er vel første gang at levende trekkspillmusikk og sang toner ut av et nyslått gjennomslag.



Gjennomslaget er et faktum.



Det var stor stemning i det strålende vårværet utenfor tunnelmunningen, hvilket skyldtes både begivenheten i seg selv, og at tunnelgjengen etter ca. 1 ½ års sammenhengende driving fikk sin lenge etterlengtede "forfriskning" på røysa.

Etterpå hadde de utmerkede kokkene på anlegget disket opp et velpreparert middagsbord i brakkeleiren på Dale. Her var både egne mannskaper og underentreprenør (transportøren) til stede, og sistnevnte takket Statens vegvesen for oppdraget.

Feiring



Skål for tunnelen.

Anleggsleder Kåre Tune sa seg fornøyd med at første milepel nå var nådd, og han var ikke minst glad for at dette hadde skjedd uten alvorlige uhell på anlegget. "Dette er den enkelte av dokker sin fortjeneste", sa han.

En fin og begivenhetsrik dag på Grytøya.



Stor dag for vegvesenet og folk på Grytøya.

En blomst for Tromsøbrua

4. juli feira Tromsøbrua 35 år. Studentradioen i Tromsø markerte dette med roser til trafikantene. Vegvesenet stilte opp som støttespiller og blomsterutdeler sammen med Kristian Gulbrandsen fra Studentradioen. Trivelig tiltak!



Foto: Lisa Sundstrøm

Krigsårene 1940 - 45

I år markerer Norge 50 år siden den andre verdenskrig var over.

8. mai - selve frigjøringsdagen ble markert på ulike vis over hele landet.

Vegene var viktige for okkupasjonsmakten og vegvesenet ble derfor trukket med i krigen på mange måter. Mye av vegvesenets krigshistorie er nedfelt i boka «Men arbeidet måtte gå» som alle ansatte har fått.

Vi markerer denne epoken i VEGSTIKKA med noen blikk på enkeltskjebner og hverdagsepisoder i Troms.

Lisa

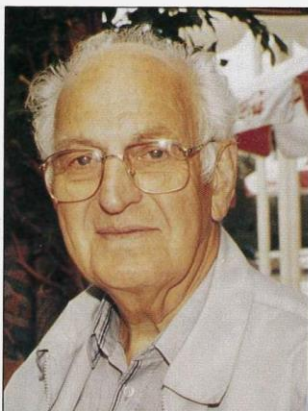
KRIGEN FØRTE MEG INN I VEGVESENET

Tekst: Olve Reiersen Foto: Kjell Hegdalstrand

Året var 1942 - innspurten til eksamen artium var i gang for mitt vedkommende. I månedsskiftet februar/mars stenges skolene, det gis ekstra ferieuver under påskudd av å spare brensel.

Den virkelige årsak var forsøket fra nazimyndighetene med å få kontroll over lærerorganisasjonene. De som ikke skriftlig ga sin tilslutning til den nye organisasjonen, ble fratatt lønna. Da heller ikke dette hjalp, ble et visst antall av både folkeskolelærere og gymnasilærere arrestert.

Og der gikk vi elever og slang. Været utover denne våren var særdeles fint og det gikk ikke lenge før snøsmeltingen kom i gang for alvor. Vegvesenet trengte assistanse. Sammen med 4-5 andre gymnasiaster og en av lærerne våre, lektor Kasper Myklebust, som ikke var arrestert, meldte vi oss til tjeneste og ble plassert på Kilhus/Sama-området under vegvokter Hagbart Kilhus myndige og koselige ledelse. Pausene gikk med til lengde-



sprang uten tilløp, men å slå lektor Myklebust maktet vi ikke. Han var en spretten kar.

Neste skoleår tilbrakte jeg på handelsgymnas i Trondheim, for øvrig det

nordligste tilbudet i denne grenen den gang. Tilbake i Harstad ved St.Hans-tider i 1943 lå det innkalling til å gjøre nasjonal arbeidsinnsats, hvilket kunne innebære arbeidsoppgaver direkte under okkupasjonsmakten. Avdelingsingeniør Eivind Stav bodde da hos mine foreldre og han tilbød meg en kontorjobb ved anleggskontoret på Øvergård i Balsfjord og mente at da ble jeg fritatt for å møte etter innkallingen. Og slik gikk det.

Etter ca. et halvt år ved anleggskontoret, ble jeg overført til vegkontoret i Harstad og ble værende der resten av krigen. Da den tok slutt søkte jeg meg til lærerskolen i Tromsø og ble tatt opp. Men skolen som under okkupasjonen hadde vært forlegning for tyske soldater, var så nedslitt at skolestarten ble utsatt et halvt år.

Og dette halvåret ble avgjørende. Jeg ombestemte meg og ble værende i vegvesenet i 46 år.

DA KRIGEN KOM TIL VEGKONTORET

Artikkelen er blitt til med hjelp av Olve Reiersen

Natten til 9. april 1940 ble nærmest søvnløs. Kveldens bekymringsfulle radionyheter satte tankene i sving og da husverten - en av lederne ved Befallsskolen i Harstad, Løytnant Sjørusen - ble alarmert midt på natten med ordre til sammen med hele skolen å forlate byen, da skjønnte jeg at noe svært alvorlig var hendt - men hva?

Dette fortalte overingeniør Eilif Os til Kjell Hegdalstrand ved Norsk Vegmuseum i et intervju i 1980.

Radioen brakte på morgenkysten meldinger om den tyske invasjonen, at Narvik var besatt av tyske tropper.

Været var dårlig i Harstad denne morgenen, snø og fukk. Han kavet seg gjennom snøskavler på vegkontoret, forteller Os, som den gang var yngste avdelingsingeniør.

Og der var det jo en helt uvanlig stemning. Overingeniør (det var vegsjefittelen den gang) Arne Nilen innkalte straks til møte. Telefonsambandet var intakt til innlandet og de fikk opplyst at veggen over eidet mellom Gratangen og Lavangen var blåst igjen. Brøytingen hadde foregått med 2 biler, men den ene måtte forlates i uværet. Brøytesjåførene var uvitende om hva som hadde foregått i Narvik.

Ettersom stort sett hele militærapparatet i Harstad hadde reist til Troms innland, var politimesteren og overingeniøren for vegvesenet de 2 viktigste myndighetene i byen.

Os forteller at han straks ble sendt ut for å forvise seg om at riksvegen til fergestedet over Tjeldsundet var brøytet og i farbar stand. Før han kom seg avgårde, stod plutselig vegvokter Mikal Henriksen der med blodig bandasje rundt hodet. Rent nifst, ettersom alle hadde krig i tankene. Vegvokteren hadde imidlertid skallet hodet i frontruten på brøytebilen da ploegen skar seg ned. Os la da avgårde i den ene brøytebilen etter den andre, og kunne til slutt melde om åpne vegger.

Det ble besluttet å evakuere vegkontoret til et ungdomshus i Ervik. Arkiv og alt materiell ble flyttet og det var unnagjort i løpet av et par dager. Os og Egil Martinussen (senere hovedkasserer) skulle sitte igjen i Sauegården hvor vegkontoret holdt hus og være kontaktpersoner mellom det evakuerte vegvesenet og politimesteren.

Etter sjøslaget i Ofotfjorden ble det behov for medisiner m.v. til sårede. Os organiserte da transport for provisor Fjellstad ved Harstad Apotek og ble for



Krigsfangeleir på Laberg i Gratangen juni 1945. Tyskerne holdt ca. 130 russere innesperret i denne leiren. Fangene sultet og fros og ble til tider slått med geværkolben. På bildet står lastebiler klar til å frakte bort russerne - hjem til en uviss skjebne.



Ungdommer ved tysk flyvrak på Bukkemyra. Flyet ble skutt ned av engelske jagerfly mai 1940.

øvrig selv med denne medisinforsendelsen som de brakte så langt de kunne kjøre.

Så ankom engelske troppeskip, forsyningskip ledsaget av en rekke krigsskip. Harstad ble base for den allierte krigsoperasjonen i Narvik-området. Foruten engelskmenn var det innslag av polske tropper og franskmenn, blant annet med sin Fremmedlegion. Og nå fulgte stadige tyske flyangrep som vel i hovedsak var rettet mot skipene og havneområdene. Det var nå etablert et relativt kraftig antiluftskytts rundt byområdet, og sammen med kanonene på krigsskipene laget de et forferdelig spektakkel under flyangrepene. Enkelte av bombene rammet byområdene, blant annet Grand Hotel. Dermed føyk også vindusrutene ut på vegkontoret. Etter et av flyangrepene fant Egil Martinussen kulehull fra mitraljøse i sengen sin. Da forlot han vegkontoret og dro til de øvrige i Ervik.

Os som nå var blitt alene på kontoret, gikk sin vane tro til et av byens hoteller hvor han var fast middagsgjest. Der fant han bare hotellbudet - "han Kornelius" - som sopte glassbiter i salongen. Vinduene var blåst ut etter siste bombeangrep. Hotellvertinnen var rømt, men middagen stod klar. - Og der satt vi ved kjøkkenbenken, han Kornelius og jeg og åt "kjøtt i mørke" og drakk rødvin som vi fant i kjøkkenbenken, fortalte Os.

På veg tilbake til vegkontoret etter denne fortrinnelige middagen støtte han på bilsakkyndig Falch. Han



Etterhvert kom teleløsningen og det var nærmest håpløse tilstander mange steder. Vegvesenet hadde heller ikke tilstrekkelige mannskaper å sette inn, og militæret vegret seg for å stille noen av sine til disposisjon. Blant annet rekvirerte vegvesenet alt av favneved i bygdene og la dette utover de verste plassene- og noe hjalp det jo.

Narvik ble gjenerobret, og da tok major Bredvig i general Fleischers stab Stav og Os med på en biltur til Bjerkvik. Underveis registrerte de en rekke hestehaler som takk ut av brøytekanter. Det var måket ut staller for hestene og Stav og Os undret seg hvordan dette ville gå hvis det ble brøyting, men det hadde visst gått bra. Bilturen endte som sagt i Bjerkvik og der opplevde de at Fremmedlegionen drev øvelsesskyting mot tyske hjelmer og høns.

Det ble juni måned og Os ble sendt til Sjøvegan for en viktig konferanse med en engelsk offiser. Der var det oppbruddstemning og Os fikk straks bange anelser. Noen konferanse ble det ikke. De allierte styrkene lastet inn for å forlate Norge.

Os fikk nå en motorsykel med sidevogn til disposisjon - en Harley Davidson. Han lastet kontorsakene og diverse proviant i sidevognen og la i veg mot Finnsnes hvor han skulle møte overingeniør Arne Nilsen. Han kom med vegbåten fra Tromsø hvor han hadde vært sammen med de øverste norske myndighetene de siste dagene. Os kjørte innom Bardufoss for å ta med en kar som har Drageset - "Å, nei Os, jeg må nok ha lastebil", sa han - han hadde samlet seg havregryn for resten av krigen. Og pelsen til vegvokteren hadde han sannelig også rappet med seg. Så var krigen i Norge slutt.

Bygging av tretunnel over riksveg 50 på Kvængsfjellet. I tillegg til vegvesenets egne folk ble byggingen utført av fanger som var plassert i fangeleir på fjellet. Fangene kom fra Grini, bl.a. noen jøder. Vegarbeiderne bidro med ekstra mat og utstyr til fangene.

På flukt med pengebeholdninga



Martha Joki, 26 år, distriktkasserer i Finnmark vegvesen Alta avd. (1946).

Martha Mack, vår kasserer i flere år, var i vegvesenet både under og etter krigen. Hun begynte ved Finnmark vegkontor i Alta i 1940. Men dette ble evakuert til Oslo i 1944. Der var de til august 1945. - Vi bodde i Oskarsgate og hadde det skikkelige fint, sier Martha Mack.

Etter tida i Oslo dro de nordover og etablerte vegkontoret i sommerhuset til familien Bernsen på Sør-Tromsøya. Våren 1946 flyttet de tilbake til Alta, hvor vegvesenet var blant de første som ble etablert. - Gjenreisningstida var spesiell. Det var mange forskjellige folk fra alle kanter av landet som kom sammen. Vi hadde ei fin tid med samhold og festligheter, forteller Martha Mack.

I 1949 kom Martha Mack (Joki) tilbake til Tromsø og giftet seg med Gunnar Mack. Vegvesenet i Troms ble hennes arbeidsplass i 29 år til hun gikk av med pensjon i 1987.

På flukt med pengebeholdninga «De første gjenreisere» er historia

om vegfolk i Finnmark i de dramatiske månedene fra høsten 1944 til 8. mai 1945. Her finner vi også historia om evakueringa av vegkontoret i Alta hvor Martha Mack (Joki) spilte en vesentlig rolle. Boka er skrevet av Bjørne Langseth, med første del skrevet av Einar Niemi. Vi gjengir her fra boka historia om da Martha Mack (Joki) var med på evakuere vegavdelinga i Alta.

«Veien mot sør»

For de ansatte i vegavdelinga i Alta ble det etterhvert klart at alle skulle evakueres og bygninger brennes.

- Jeg glemmer ikke siste kvelden i Alta, forteller Martha Joki. Vi var jo unge og kanskje litt tøvete også, så vi dro på kontoret og kylte papirer og skjemaer veggimellom. Vi skulle rasere kontoret selv, istedenfor at tyskerne gjorde det.

Per Inge Ballo og Erling Øvre slo også ut rutene, for de mente at tyskerne ikke skulle ha noe å komme til, men etterpå angret de seg, for: «det kunne jo komme norske flyktninger som trengte overnatting».

Regnskapet med alle bilag tok de med seg. Martha Joki tok også med seg kassabeholdningen og de lønningene hun ikke fikk betalt ut; - i vegvesenet velkjente kasserveske. Tyskerne ga ordre om at alt av vegvesenets materiell skulle føres til Tromsø. Det ble en lang kolonne med biler, høvler og maskiner. Overingeniør Matzow, som da var kommet til Alta, tok med seg kasseren og hennes pengeveske i bilen. Det gikk ikke bedre enn at i Balsfjord havnet bilen utenfor veggen på det speilglatte føret. Bilen ble totalvrak og måtte etterlates der, men pengene ble berget.

I Tromsø ble alle vegfolkene samlet. Ditt var også overingeniør Hofseth kommet etter at han var tvangsendt fra

Tana hvor han og familien hadde forsøkt å stikke seg bort. Fra Tromsø gikk turen til Harstad med båt, buss til Mo i Rana og tog til Trondheim. I Trondheim var store mengder flyktninger fra Finnmark samlet. Mange hadde måttet forlate hjemmeplassene sine som de sto og gikk; iført arbeidsklær. Toget til Oslo var overfylt og turen tok halvannet døgn.



Martha Mack - pensjonist med 47 års fartstid i vegetaten. (1995)

Kasserer Martha Joki fra Altakontoret krøp opp på bagasjehylla øverst under kupetaket. Med pengeveska under hodet sovnet hun. - pengene måtte være under kontroll.

Vel framme i Oslo gikk Martha enda og bar på kasserveska. Langt om lenge fant hun Vegdirektoratet i Schwensensgate, og troppet opp på kassererkontoret for å få avlevert pengene - men kassereren sa nei. Han ville ikke ta imot penger som ikke tilhørte hans kasse. Martha satte fra seg veska og sa: - Nå drar jeg ikke lenger på den! Det endte med enighet om at veska skulle pakkes inn og forsegles, så kunne den oppbevares i pengeskapet. - Endelig var jeg kvitt pengene.

I den første tida ble de evakuerte

vegfolkene fra Finnmark fordelt ut på andre vegkontor. Mimmi Kling havnet i Moss og Martha Joki i Drammen. Men fra 1. januar 1945 var de alle samlet på Finnmark vegkontor, Vegdirektoratet 5. etasje, Schwensengate, Oslo. Kontoret besto av fem personer; overingeniør Matzow, overingeniør Hofseth, avdelingsingeniør Arnulf Arild, Mimmi Kling og Martha Joki. Etter kort tid rømte Matzow, Hofseth og Arild over til Sverige. Matzow skrev et brev til Vegdirektøren og fortalte at han skulle på befaring i Trøndelag. Før han leverte brevet fra seg viste han det til Martha Joki og spurte:

- *tror du på dette?*
 - *Da forsto jeg at han hadde andre planer, forteller Martha.*

Finnmark vegkontor i Oslo var nå kun betjent av de to frøkene Joki og Kling.
 - *Den første tida i Vegdirektoratet ble vi nærmest sett på som en attraksjon, forteller Martha. Jeg hadde inntrykk av at mange tok turen opp i 5. etasje for å se på disse damene fra Finnmark,*
 - *Vi var jo unge dengangen, forteller Mimmi, og så måtte vi jo fortelle litt om det vi hadde opplevd. Det var nok spesielt interessant for dem i Oslo.*

Etterhvert som det ble kjent at Finn-

mark vegvesen hadde kontor i Oslo, begynte en del finnmarkinger å ta kontakt. Det var spesielt folk som hadde penger til gode og skrev etter lønningene sine. Men en og annen faktura kom også inn. Problemet var at det nå ikke var noen igjen på kontoret som hadde anvisningsrett, men det ble også ordnet etter en stund. Dagene gikk med et rolig tempo for jentene fra Finnmark. For de evakuerte var det ordnet med bespising i Universitetet. Der fikk de ertesuppe til middag og om formiddagen var det «svenskесuppe» i Vegdirektoratet.
 - *Vi hadde en stillestående avtale om å ta det litt med ro, forteller Mimmi.*

BRENNEVIN SKULLE TIL

Olve Reiersen har sett i gamle dokumenter og skaffet følgende hverdagshistorie fra krigen:

Våren 1941 kom det ilmelding til vegkontoret - overingeniøren måtte øyeblikkelig innfinne seg hos den tyske kommandanten i Sørkjosen.

Overingeniør Arne Nilsen lurte fælt på hva galt vegvesenet nå hadde gjort og hva kunne konsekvensene av det bli. Innkallingen virket truende. Han tok med seg Eilif Os, og i vårløsningen ble det en heller strevsom tur. Undervegs spekulerte de på hva dette skulle bety.

Nå var det slik at tyskerne maste om å få tatt opp veien over Kvænangsfjellet

og forlangte at vegvesenet måtte stille med svært mange folk. Den gang gikk jo mye av dette arbeidet som ren snømåking med håndredskap. Og ved slike arbeider som tyskerne anså for særlig viktig, stilte de gjerne opp med proviantleveranser. Og dette var nå viktig for dem. De lå jo i startgropa for å angripe Sovjetsamveldet.

Vel framme i Sørkjosen hos kommandanten, ble Nilsen og Os konfrontert med bestillingslisten for proviant som vegvesenet hadde sendt inn. Der hadde vegvesenet strøket rubrikken for

brennevin. Det ville kommandanten ha nærmere forklaring på, for etter deres mening ville brennevin bidra til økt innsats.

Nilsen og Os var av en annen mening, man kunne heller tenke seg noe mer av det spiselige.

Da utbrøt kommandanten: "Fisch gibt keine Kraft in die Knochen".

Og så var det for herrene Nilsen og Os å karre seg hjemover igjen, men nå var humøret på topp.

HVOR ER DETTE????????

spurte vi våre lesere i siste nummer av VEGSTIKKA.

Bildet er tatt på Vannøya.

Vi fikk inn 9 svar hvorav 7 hadde riktig løsning. 5 av disse var fra Vannøya. Utrolig nok var det en fra en helt annen kant av landet som gikk av med «seieren» - Ole-André Helgaas på vegkontoret. Han har kun vært 2 ganger på øya men kjente seg likevel igjen.

Premien - 2 stk film - er avsendt den heldige vinner.

Vi oppfordrer ellers andre fotointeresserte til å sende inn bilder fra rundt i fylket - slik at vi andre kan undres hvor i all verden dette er!!! Slik blir vi kanskje litt bedre kjent i hjemstraktene!!



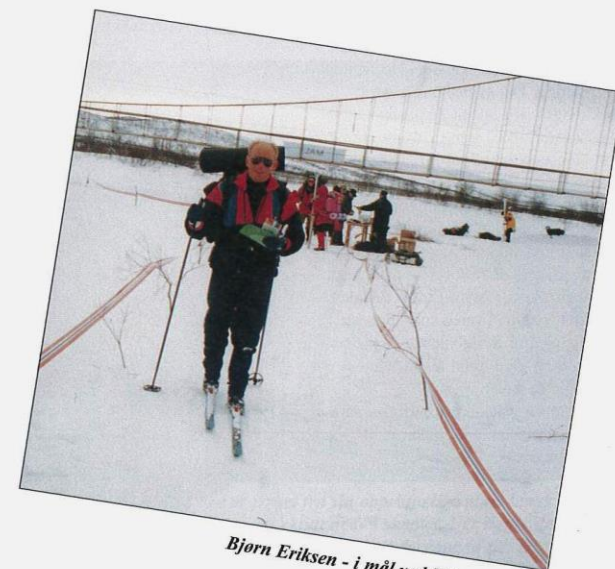
I krigens fotspor

Minneskirenn

Tekst: Lisa Sundstrøm Foto: Bjørn Eriksen/ deltakere i rennet



Minneskirenn var 6,5 mil langt.



Bjørn Eriksen - i mål ved Keinevuopio - etter 6,5 mil på 2 dager.

Flyktningeruta til Sverige fra Rostaldalen og Signaldalen ble minnet 50 år etter krigen. Det skjedde 3. og 4. april i år hvor 235 deltakere gikk på ski den samme veien som flyktningene under krigen. En av deltakerne var Bjørn Eriksen. Han var med på den to dager lange turen i et strålende vær. Bjørn skulle skrive til VEGSTIKKA fra turen og på den måten fortelle om noe av det som foregikk her nord i de 5 okkupasjonsårene. Dessverre er ikke Bjørn blant oss lenger, men bildene fra turen er gode minner. De forteller også om det aktive livet Bjørn hadde utenfor vegvesenet. Med full forvisning om at dette er noe han ville satt pris på - bringer vi her reportasjen med hans egne bilder. Teksten har blitt til etter samtale med Arnold Berggren, rektor i Forsvaret og en av initiativtagerne bak skirenn.



Kafferast etter flere timer skigåing. Bjørn til høyre.

Berggren forteller at skirennet ble arrangert i samarbeid mellom Skjold Garnison og Lapplands jegerregiment i Kiruna. Turen var 6,5 mil lang. Første dagen gikk de 3 mil - fram til Pelsa-hytta på svenske side. Her var det overnatting. Det svenske forsvaret hadde også stilt telt til disposisjon. Dagen etter gikk turen til Keinovuopio ved grenselva mellom Finland og Sverige.

Her var det matstopp etter endt tur med utdeling av diplom og minnegaver. Tilbakturen skjedde med buss. 235 personer stilte til start og av disse kom 70-80 fra Signaldalen. Eldste deltaker var 86 år gammel (med snøscooter til stor hjelp). For øvrig var begge kjønn representert med blant annet en kvinnelig deltaker på 78 år. Turen var en historisk opplevelse som sikkert ga mange av deltakerne et minne for livet.



Sven Aho - stolt vegvesenmann med diplom. Han gikk turen fra Signaldalen.

MUSEALT ARBEID

et interessant arbeidsfelt med begrensede ressurser.

Tekst/foto: Lisa Sundstrøm

Gårdagen er historie

Dagen i dag er fortid i morgen. Så enkelt kan historien beskrives. Skjønt vi stort sett regner ting som er 50 år og eldre som musealt. Vegvesenet er ca. 130 år gammelt og de som dengang stelte med vår drift er forlenget borte. Men historia er en viktig kilde til forståelse av nåtida. Det vi ofte kaller "gammelt rask" er det vi engang var fullstendig avhengig av. Redskaper og kjøretøyer blir fort forhistorisk. I vår dataverden er det meste forhistoriske etter ei uke. Utviklinga har ført til store endringer.

Desto mer viktig er det å vite hvor vi kommer fra. Veger og bruer er ikke hva det engang var - men de er et minnesmerke over vår utvikling. Derfor tar vi vare på fortida - og driver med musealt arbeid.

Musealt arbeid i Troms

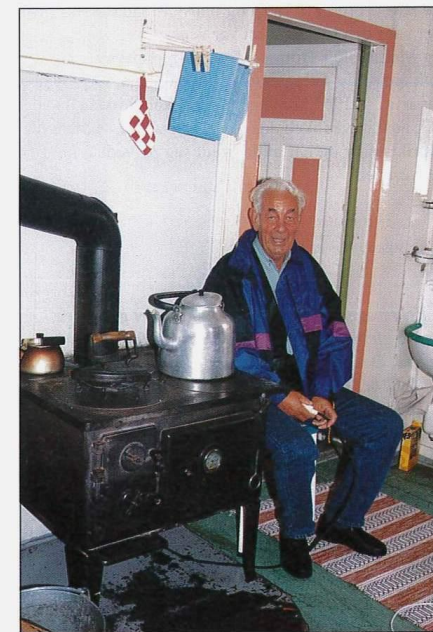
Martin Eriksen har vært vår museale mann de siste 7 år. Da han overtok arbeidet var det med tanke om at en fra drifta kjente bedre til livet ute i etaten og således ville få en enklere jobb. Men Martin sier at det museale har vært hans dårlige samvittighet i alle år. Det krever nemlig tid og mulighet og blir derfor ofte et arbeid som utføres etter kontortid.

Det blir vanskelig å kombinere i en ellers opptatt hverdag. Martin har nemlig også hatt ansvaret for pele-båten, beredskapsplaner for tunneler og for mindre utbedringer på fylkesveger pluss ferister og dreneringer. Enkelte andre fylker har folk i heltidsarbeid på det museale.

På tross av begrensede ressurser til å ta seg av det museale synes Martin at det har skjedd ei positiv utvikling gjennom årene. Spesielt skyldes det samarbeidet med de lokale museene i fylket og at vi nå snart har registrert alt gammel - både utstyr, kjøretøy, bruer og vegger. Det betyr at vi får oversikt over historia vår og kan presentere den for etter-tiden.

Interessant arbeidsfelt

Tross lite tid og bare 50.000 kr på årsbasis til disposisjon har det museale vært et interessant arbeidsfelt. Martin trekker spesielt fram samarbeidet med de lokale museer og innsamling av gamle ting. Han får mange forespørs-



Museal-Martin i museale omgivelser på vårt eget «vegsmuseum» på Hatteng.

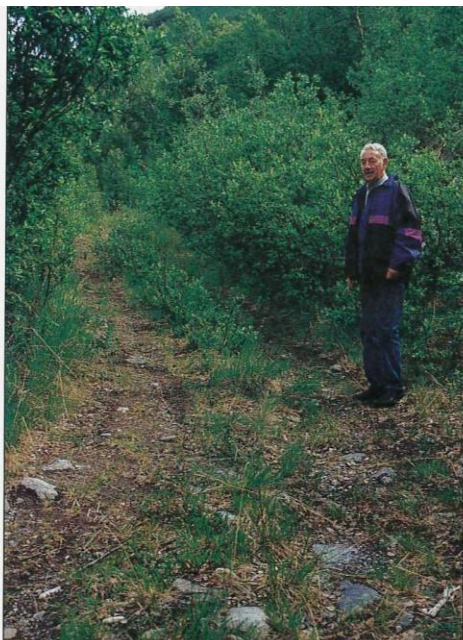


Tidligere Bomstad bru er flyttet fra sin opprinnelige plass langs E8 og til Kjempedalen litt lenger opp og godt skjult nede i skogen. Der ligger den idyllisk over Nordkjosbotnelva som et minnesmerke over en forgangen tid. Den er eneste fagverksbru av denne type og er i seg selv et lite monument over vår historie. Brua ble oppført av det svenske lappevesenet i 1888. Den anses å være et samisk kulturminne og er dermed fredet.

ler både fra bygdelag og andre om ting som krever kjennskap og «etter-forskning». Det har igjen ført han til bygdehistoriene og mange fine lesetimer.

Museal-Martin

Personlig begynner Martin også snart å kvalifisere seg for registrering i de museale papirer. Han har nemlig jobba i 41 år i etaten. Karrieren starta som tekniker på vegkontoret da det var i Harstad. På grunn av et sykdoms-tilfelle i Tromsø ble han beordret til byen og oppsynsmannsassistentsstilling. Det var i den tida Skagset var vegsjef. Og Martin ble i Tromsø - først som oppsynsmann og senere som ansvarlig for anleggssdrifta på Senja, Kvaløya og Ringvassøya. I 1965 kom han på vedlikeholdssida da vegvesenet fikk adskilt vedlikeholds- og anleggssdrift. Senere ble Martin distriktsleder og har alltid holdt seg på vedlikeholdssida i vegvesenet.



På gjengrodd stier.

Krigsvegene i Storffjord er etterhvert godt gjemt og kanskje også glemt. Langs E6 ved Grasnes finner vi restene etter en av de. Det var vege de tyske okkupasjonsmaktene bygde for å få bedre stillinger mot fienden oppe på fjellet. Arbeidet ble utført av russiske krigsfanger.



Vegmuseum

Oppsynsmannsboligen på Hatteng er eneste i landet fra 1920-åra. Den er fullt utstyrt med møbler og annet tilbehør. Vegvesenet har kjøpt en del av utstyret fra familien som bodde der. Ellers har Martin Eriksen samlet gamle saker fra hele fylket - og lagret på kjeller og loft. Her finnes både verktøy, kilometerskilt, skrivemaskiner, skrivebord, bilder og gamle regnskapsbøker. Håpet er at dette en gang skal bli skikkelig registrert og rydda opp i slik at vi kan få vårt eget lille vegmuseum.

HØYT HENGER DE OG.....

En liten hilsen fra sør-fylket hvor Even Johnsen og Roald Markussen utøver «fjellklatring» på Tjeldsundbrua. Bildene er tatt en godværsdag i april.



Balsfjord - fylkets knutepunkt



Glade, informative anleggsgutter: Reidulf Broderstad, Knut Foshaug, Oddbjørn Johnsen.

Tekst/foto: Lisa Sundstrøm



Det var slik vegvesenet gikk ut på Nordkjøsmessa og markedsførte vegutbygginga på E-6 og den framtidige E8.

Som tidligere år var messa fylt opp med spekepølser, forundringskremer, campingvogner, spåkoner og brillepussing. Men denne gang også Statens vegvesen.

Faktisk var vi av de mest besøkte standene for de ca. 7000 besøkende.

Helga 9. og 10. juni informerte anleggsgjengen i Nordkjøsbøtm om nåtid og framtid. Kart og planer samt

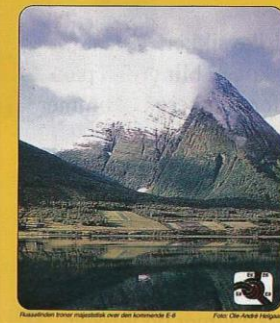
Publikumsinteressen var stor. Her informerer Knut Foshaug.

bilder fra utbygginga skapte en informativ stand. Med en skikkelig vegvesen-raste plass til å hvile ut på var det åpent for interesserte, nysgjerrige, positive, tvilende og søkende folk.

Konklusjon etter messa: Dette er noe vi gjerne gjør igjen. Publikumsinteressen var stor. Flere takket også vegvesenet for at vi var til stede og informerte om to vegprosjekt som angår de fleste vegfarende i området.



E6 Bergneset - Fossberg



Det er laget en informasjonsbrosjyre om E-6. Brosjyren finnes på alle våre utestasjoner. Men flere eksemplar kan fåes ved henvendelse til Anleggskontoret på Nordkjøsbøtm. Informasjon om den nye E-8 finnes i «flyvebladformat». Denne kan også fåes ved henvendelse til Anleggskontoret på Nordkjøsbøtm.



*Stor interesse for vegvesenets stand.
På vakt: Hugo Fagermo og
Knut Foshaug*

STREIK - også i vegvesenet

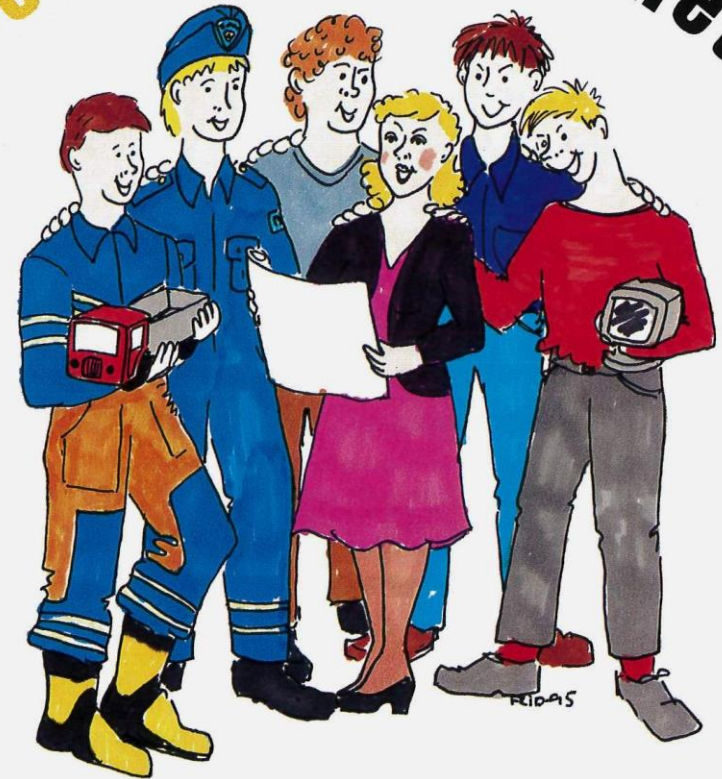
Like sikkert som at skogen blir grønn på forsommeren - kommer de årlige streikene. I år har også vegvesenet vært medvirkende i denne vårlige seansen. Her streiket 90 ingeniører, samfunnsvitere, økonomer og jurister.

Her ser vi Gudmund og Lillian som streikevakter utenfor vegkontoret.



Foto: Bente Skogdal Johnsen

Det Nye Vegvesenet

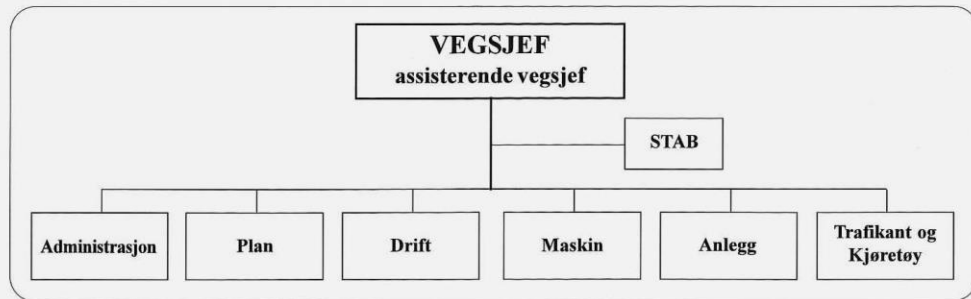


Statens vegvesen fikk ny organisasjon 1. juli i år.

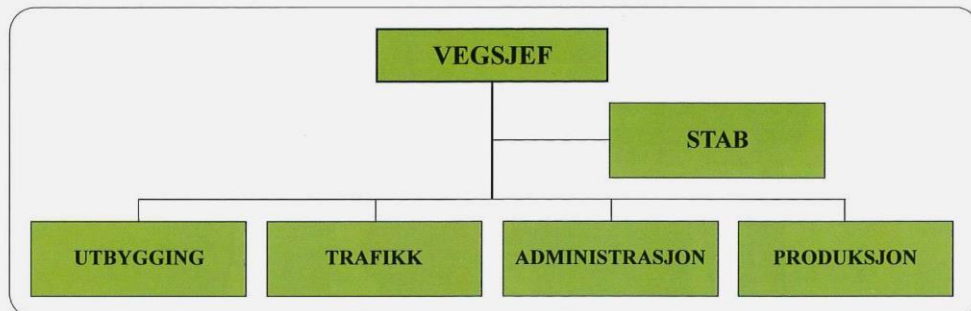
Vi har omorganisert oss for å:

- * skille mellom produksjon og forvaltning
- * styrke vårt miljøarbeid
- * styrke vårt bidrag til samfunnsplanleggingen
- * bli mer profesjonell som byggherre
- * få en mer effektiv og konkurransedyktig produksjonsavdeling
- * styrke og synliggjøre vårt bidrag til trafikksikkerhet og trafikkavvikling
- * bedre publikumskontakten

STATENS VEGVESEN FØR 1. JULI 1995

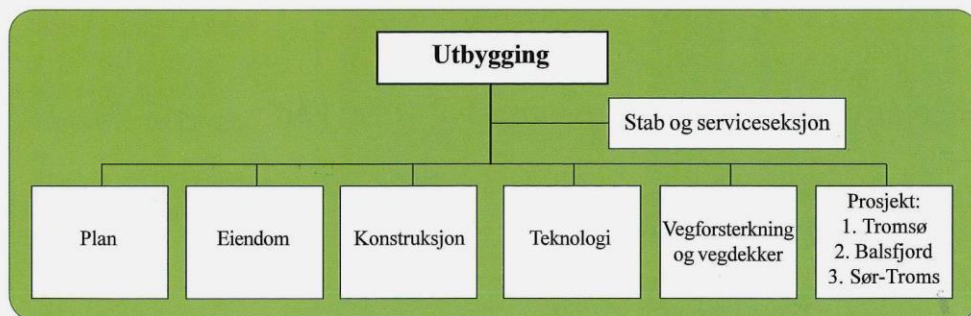


STATENS VEGVESEN ETTER 1. JULI 1995



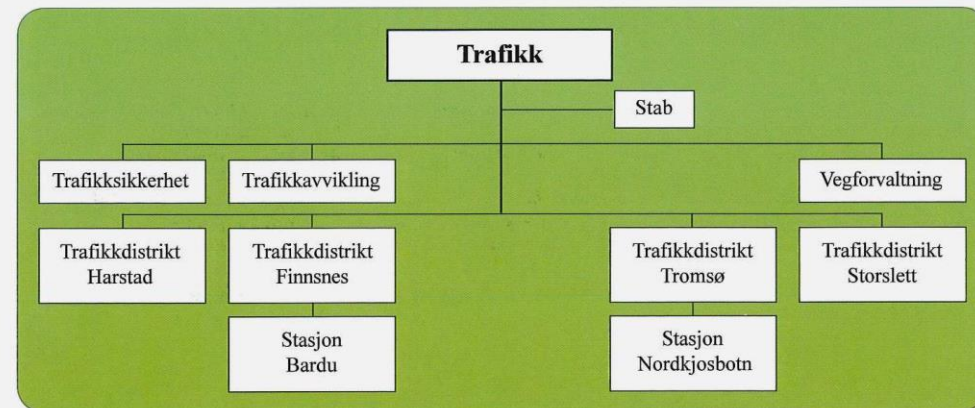
Vegsjefens stab skal bistå vegsjefen i hans styring og sørge for praktisk samordning av en del oppgaver som går over flere avdelinger.

Det dreier seg om samfunnsplanlegging og strategisk planlegging (herunder fylkesplan, kommuneplaner, overornede utredninger, Norsk veg- og vegtrafikkplan), kvalitetssikring (herunder helse, miljø og sikkerhet), forsvarskontakt, informasjon og musealt arbeid.

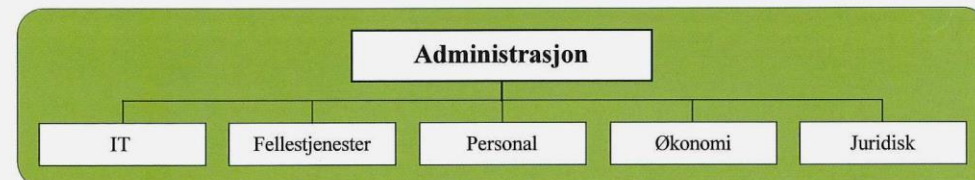


Utbyggingsavdelinga planlegger og bygger ut vegnettet. De har også ansvar for standardheving av eksisterende vegnett.

De tar seg av planlegging, grunnverv, byggeledelse både ovenfor entreprenører og egen produksjon, anbud og kontrakter, laboratoriedrift, bruer og fergeleier, dekkelegging og forsterkning.

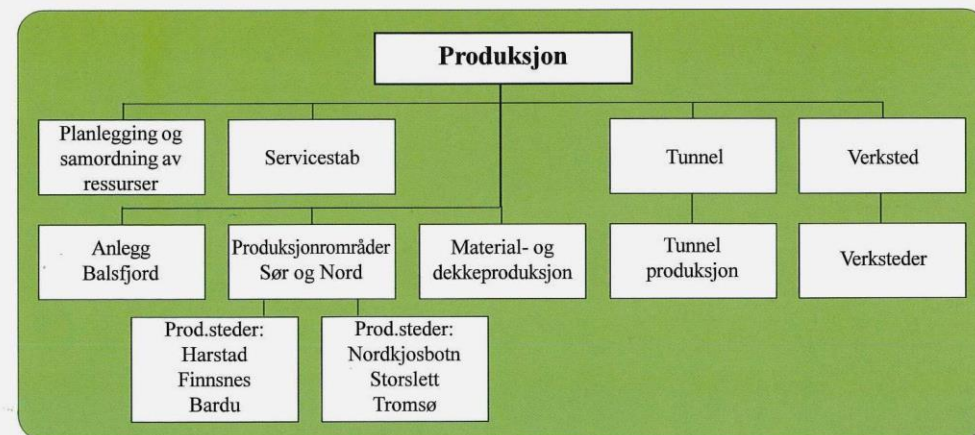


Trafikkavdelinga har ansvar for forvaltningen av eksisterende vegnett og trafikken på dette. Avdelinga har ansvaret for økonomi og standard i vegvedlikeholdet og ivaretar i tillegg forvaltningsoppgaver så som avkjørselssaker, skilting, dispensasjoner (vekt og dimensjoner), trafikk-/veginformasjon, førerprøver- og førerkort, kjøretøyregistrering, kjøretøykontroll m.v.



Administrasjonsavdelinga skal yte service til de andre avdelingene.

Heri ligger personaladministrative oppgaver, helse- miljø og sikkerhet, økonomistyring og regnskap, juridisk bistand, drift og utvikling av EDB-teknologi og arkiv og fellestjenester.



Produksjonsavdelinga utfører anleggs- og vedlikeholdsarbeid på oppdrag fra Utbygging og Trafikk. I dette ligger all anleggs- og vedlikeholdsproduksjon, grunnboring, maskindrift, innkjøp og lagerdrift. Avdelinga har spesialenheter for tunnel- og material-/dekkeproduksjon.

Vegvesenet i Troms er delt i trafikkdistrikt og produksjonsområder.

Vi har 4 trafikkdistrikt med 6 trafikkstasjoner. Tre av disse er kombinert veg- og trafikkstasjoner. Det betyr at både trafikk og produksjon har sine kontor her.

På trafikkstasjonene får du utført de tjenestene du før fikk utført på biltilsynsstasjonen og på vegstasjonen.

Vi har to produksjonsområder: Sør- og Nord-fylket.

Produksjonsområdene er delt i produksjonssteder med vegstasjoner.

Vi har med andre ord vegstasjoner der vi i det gamle vegvesenet også hadde de, men nå med en annen funksjon enn tidligere.

Også utbyggingsavdelinga har utekontor. Disse er i forbindelse med utbyggingsprosjekt. Kontorene er stort sett knyttet til de stedene vi har anleggskontor.

Navn, adresser og telefoner

Hovedkontor:

Adresse: Statens vegvesen Troms
Vegkontoret, Mellomveien 40, 9006 Tromsø

Postadresse: Statens vegvesen Troms, 9005 Tromsø

Telefon: 77 61 70 00

Telefax: 77 61 76 66

Vegsjef med stab:

Vegsjef Eilif Mathisen
Forvarelse Bente Skogdal Johnsen
Stabsleder Tor Hugo Brox
Informasjon Lisa Sundstrøm

Administrasjonsavdeling:

Adm.sjef Ivar Vik
Forvarelse Gunn Karlsen
Personal Oddvar Nilsen
Juridisk Lillian Paulsen
EDB Kent Myräng
Økonomi:
Fellestjenester Liss Lauritzen

Utbyggingsavdelinga:

Utbygginssjef Torbjørn Naimak
Forvarelse Inger Tempel
Stab Oddmar Eilertsen
Planseksjon Petter Hildre
Teknologi Ole-André Helgaas
Konstruksjon Knut Davidsen
Vegforsterkning og vegdekke Elisabeth Schjølberg
Eiendom Liv Nergaard

Trafikkavdelinga:

Trafikksjef Trond Larsen
Forvarelse Ann-Sylvi Hansen
Stab Nils A. Johnsen
Trafikksikkerhet Almar Aronsen
Trafikkavvikling Knut A. Henriksen
Vegseksjon Arve Hegseth

Produksjonsavdelinga:

Produksjonssjef Ingolf Moan
Forvarelse Anita Grøttum
Plan og samordning:
Service Linda Hansen
Tunneler Ingvald Reiertsen
Material- og dekkeproduksjon Gudmund Reiertsen
Verkstedsseksjon Svein Johansen

Trafikkdistrikt (4)

Harstad trafikkstasjon tlf. 77 07 30 33
Distriktsleder Terje Fjordbakk

Finnsnes trafikkstasjon tlf. 77 84 11 77
* **Bardu veg- og trafikkstasjon** tlf. 77 18 14 44
Distriktsleder Geir Østvik

Tromsø trafikkstasjon tlf. 77 67 06 33
* **Nordkjosbotn veg- og trafikkstasjon** tlf. 77 72 81 01
Distriktsleder Steinar Utby

* **Storslett veg- og trafikkstasjon** tlf. 77 76 51 55
Distriktsleder Almar Leirbakk

Produksjonsområder (2)

Nord-fylket (Nordkjosbotn) tlf. 77 72 81 01
Produksjonsleder Knut Helge Grimstad

* **Nordkjosbotn veg- og trafikkstasjon** tlf. 77 72 81 01
Produksjonsstedsleder Bjørnar Moen

Tromsø vegstasjon tlf. 77 67 19 11
Produksjonsstedsleder Tor Inge Hole

* **Storslett veg- og trafikkstasjon** tlf. 77 76 51 55
Produksjonsstedsleder Olaf Skogmo

Sør-fylket (Bardu) tlf. 77 18 14 44

Produksjonsleder Ernst Hansen

Harstad vegstasjon tlf. 77 07 71 33

Produksjonsstedsleder Rolf Andreassen

Finnsnes vegstasjon tlf. 77 84 09 44

Produksjonsstedsleder Asbjørn Theodorsen

* **Bardu veg- og trafikkstasjon** tlf. 77 18 14 44

Produksjonsstedsleder Toralf Bergseth

* **Kombinerte stasjoner for produksjon og trafikk**

Anlegg

Anlegg Balsfjord tlf. 77 72 84 10

Leder Reidulf Broderstad

Tunnelanlegg Toppenevegen tlf. 77 07 71 33

Leder Kåre B. Tune

Utbyggingsprosjekt

Prosjekt Tromsø, Breivika tlf. 77 67 58 47

Leder Hallvard Haugan

Prosjekt Balsfjord, Nordkjosbotn tlf. 77 72 84 10

Leder Steinar Johansen

Prosjekt Sør-fylket, Bardu tlf. 77 18 14 44

Prosjekt Sør-fylket, Harstad tlf. 77 07 71 33

Ikke sjømenn - men vegarbeidere på sjøen

Tekst/foto: Lisa Sundstrøm



Mannskapet på Slagbjørn: Fra v. Gunnar Borch, Jan Heimland, Ernst Jensen, Kjell Steinar Knudsen, Hans Ellefsen, Arne Didriksen.

Vegvesenet - nå også til havs

"Gule menn" holder gjerne til på vegen. De er grunnsteinen i vegnettet. Men vegen går noen ganger over fjord og sjø. Da er vi avhengige av ferger. Derfor er vi også avhengige av fergekajer. Og det er dette som er arbeidsfeltet til vegarbeiderne på sjøen.

De holder ikke til i dozere, på høvler, tunneler eller brakkerigger. De har egen båt. Men sjømenn er de ikke - kanskje heller en forunderlig blanding av landkrabber og sjøløver.

Vi snakker om pelebåten SLAGBJØRN og 6 stk menn som har mønstret på i vegvesenet.

24 timers tjeneste

Mannskapet på pelebåten har et

forunderlig liv. I motsetning til vegarbeidere på land som kan gå hjem når dagen er omme, eller sløve ned på anleggsbrakka, eller gå en tur i skogen, eller kjøre en tur til nærmeste tettsted - må Slagbjørn-gjengen holde seg til båten. De vet aldri når båten må forlate ei kai til fordel for andre båter. Derfor tilbringes hele døgnet ombord. En har alltid beredskapsvakt - men egentlig har de det alle 6. For når en må jobbe - må jo også de andre til pers.

Når arbeidsuka er omme starter fritida. Men også den er begrenset. Det er nemlig lite igjen av helga når båten ligger i nord-fylket og hjemplassen er i sør-fylket. 70 mil pendling på det meste etterlater ikke mange timer hjemme. Hver annen fredag har de innarbeidet fri - men ønsker en arbeidsordning som på de fleste anlegg. Det ville gitt mer

tid til samvær med familien og et mer normalt sosialt liv. Dessuten ville det helt sikkert ført til langt mer fornøyde «sjømenn».

Tjener to herrer

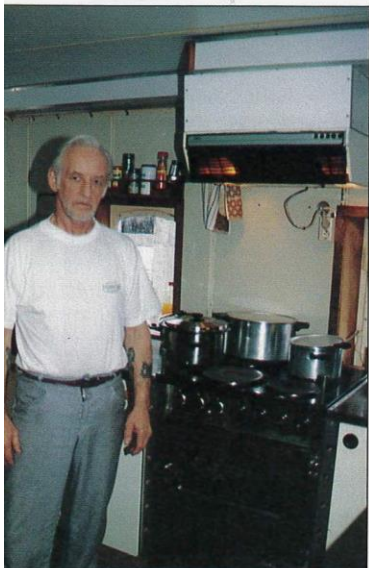
Slagbjørn-gjengen er de eneste i vegvesenet som "tjener to herrer". De er underlagt både Vegdirektoratet og Sjøfartsdirektoratet med alt det innebærer av retningslinjer og ansvar. Det betyr igjen at det er sjømenn vi snakker om i deler av hverdagen. Det gjelder når de seiler mellom fergeleiene. Men på land, når de utfører arbeid på fergeleiene betraktes de ikke som fagarbeidere. Da er de spesialarbeidere i vegvesenet. Skjønt bak denne tittelen skjuler det seg både kaptein, styrmann, maskinist og kokk.



Skipper Grunnar Borch har kommandoen på sjoen.

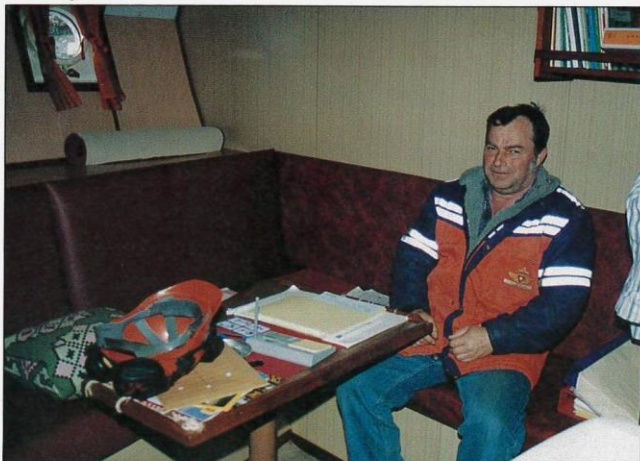


Støykasse til motoren er endelig blitt en realitet. Her viser Hans Ellefsen vidunderet som nå gir nattero!



Uten mat og drikke - duger helten ikke. Ernst Jensen koker 3 måltider pr. dag.

Jan Heimland er verneombud og tillitsvalgt ombord.



Hverdagen i «leia»

Men det er «vegarbeid» de driver når de ligger ved kai. Vedlikeholdet av fergeleier krever sitt. Ca. 35 fergeleier i Troms gjør arbeidsdagen til en delvis flytende og forflyttende tilværelse. Og trafikken skal helst gå som vanlig. Det betyr at arbeidet utføres mellom fergeavgangene som igjen gir en oppstykket arbeidsdag. Dessuten virker også flo og fjære inn på arbeidet.

Konstruktører

Men sjøgutta driver ikke bare med vedlikehold. De konstruerer og skaper nytt. De fleste fergeleiene i Troms er av gammel og dårlig standard. Og de skal tilpasses de nye fergene. Derfor kreves det oppfinnsomhet når arbeidsoppgavene skal utføres. Kveldene ombord går gjerne med planlegging av dette arbeidet.

God båt

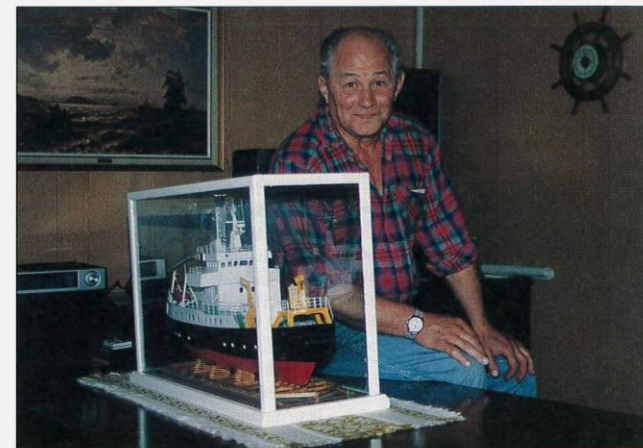
Tross ønske om bedre arbeidsforhold (skiftordninger) er det en glad gjeng som holder sammen på Slagbjørn. Hele uka ombord krever godt kameratskap og alle berømmer hverandre og samholdet. Dessuten trives de med å være egne herrer i eget hus(båt). Arbeidet er selvstendig og varierende.



Lunchpause ombord - Her nyter Kjell Steinar Knudsen lunchen.

Slagbjørn i mini-format

Arne Didriksen er både styrmann og hobbysnekker. Tross lite tid hjemme på hobbyrommet har han i løpet av 2 år bygd en fullstendig utgave av Slagbjørn. Han har brukt originaltegningene til den voksne bjørnen og laget en liten "baby-bjørn".



Arne Didriksen har en flott hobby - Han bygger skuter og båter. Her viser han stolt miniatyren av Slagbjørn.



Slagbjørn -, i liten utgave. Skipsverft: Arne Didriksen.

Lengre arbeidsveg, men mer fritid

- Samarbeid over fylkesgrensene - en realitet også før Det nye Vegvesenet.

Tekst: Lisa Sundstrøm

Foto: Halvor Furnes

Tidligere reiste han hjem fra anlegget i eget fylke hver helg - med flere timer kjøring og kort helgefred. Som anleggsmann i Troms reiste han luftvegen med samme reisetid men adskillig flere mil. Likevel fikk han lengre fritid. Han jobbet nemlig 14 dager og hadde ei uke fri. Og han synes ordninga har vært kjempebra. Det er Edmunn Hovlandsdal fra Sogn det dreier seg om - anleggsgutt fra Sogn- og Fjordane som har vært gjestarbeider i Troms fra januar til i april. Tilholdssted har vært Dale-anlegget på Grytøya.

Over fylkesgrensene

Et landsomfattende, helhetlig vegvesen sier vi - og snakker om framtida. Vi snakker om spesialisering og utveksling over fylkesgrensene. Men for mange har dette vært en realitet ei god stund. På ulike felt har vi utvekslet og avhjulpet hverandre. Edmunn kom til oss fordi det var lite arbeid på tunnelfronten i Sogn og fordi vi ikke hadde kvalifiserte reparatører i eget fylke.

Skiftnøkkelen - livets opphold

Edmunn er reparatør og har vært innom de fleste arbeidsfelt, men det er spesielt tunnelsida han kjenner til. Selv sier han at han har tjent til livets opphold med skiftnøkkelen.

Positivt opphold

Tidligere hadde han ikke vært nord for Bodø - så Grytøya var en utfordring. Og oppholdet ble en positiv opplevelse. Han berømmer kameratskapet og øya. Han synes folk er mer åpne nordpå og beskriver seg selv som en «sidrumpa vestlending». Om arbeidskameratene har han bare godord å si. Det har vært en flott arbeidsplass og utenfor alfarveg er han vant å være.

Vegarbeider og dreng

Edmunn bor nemlig avsides på en plass som heter Flekk i Sunnfjord. Der



Edmunn - med selvlaget smie for kvessing av renneskpet.

driver han gardsbruk sammen med kona. Men han er bare dreng på gården - det er kona som styrer "bedriften". Ellers har han 2 døtre som som han gjerne skulle sett mer til. Men som anleggsarbeider blir det gjerne et amputert familieliv.

Kommer gjerne igjen

Men nå er Edmunn tilbake i Sogn- og Fjordane som anleggsmann på tunnelen Aurland - Lærdal. Skjønt tilbake



Avskjedsfest med gaver! Edmunn - sammen med gode arbeidskamerater på Dale: Erling Hind, Halvor Furnes, Edmunn og Trygve Rognumo.

hit kommer han sikkert. Dersom han får spørsmål om å dra nordover igjen svarer han ja. I mellomtida har han planer om å ta familien med på ferietur til Nord-Norge - en landsdel han har lært å bli glad i.

Velkommen tilbake

Og anleggsgjengen på Grytøya berømmer Edmunn med like fine ord som han berømmer de: God kamerat og fine arbeidsforhold!

- viktig at de blir tatt i bruk

Tekst/foto: Anna Birkelund

-Av og til kommer en glup ide. Det kan resultere i et forslag til forslagsnemnda, og det kan resultere i premie. Det er artig. Men det beste både for etaten og den enkelte forslagsstiller er at forslagene blir tatt i bruk.

- Hva er ellers vitsen med å komme med forslag? Det er forslag til forbedringer vi kommer med, og hva er rimeligere enn at de blir satt i verk.

Det er Stig Strømsør ved Tromsø vegstasjon som sier dette. Strømsør har nettopp kommet med et enkelt og godt forslag. Det er ofte det enkleste som er det beste.

Merking av bensinkanner

Vegvesenet er en stor bedrift med mange små maskiner som f.eks. motorsager, plenklippere, asfalsager aggregater osv. Det medfører nødvendigvis mange bensinkanner med forskjellige blandingsforhold til de ulike maskinene. Feil fylling har ført til en del havari på motorsager og annet utstyr. Havari på motorsag og asfalsag koster h.h.v. ca. 3.500 og ca 40 000.

Det blir dessuten tømt en del bensin ut i naturen fordi ingen vet hva kanna inneholder når den har stått på lager en stund uten merking.

Forslaget går ut på at vinylmerke settes rundt håndtaket på kanna. Vinylmerket skal tåle bensin og vann, det er enkelt å sette på og enkelt å bytte ut ved skifte av blandingsforhold. Det er bare å krysse i feltet for olje-%/bensintype. Pris er innhentet. Kr 1 380,- pr 1000 stk.

Ruller med merkelapper bør være lett tilgjengelige på lagrene og i verkstedene våre.

Premien var på kr 3 000,-.

Vi gratulerer!

6 FORSLAG HITTIL I ÅR

Hittil i år er disse 6 forslag behandlet i Forslagsutvalget:

Nr 1/1995 Forenkling av pre-fabrikerte elementer til underganger. Forslagsstiller Tor Jensen, Aspelund
Krus i premie

Nr 2/1995 Skilt for varsling av arbeid i tunnelutgang. Forslagsstiller Sven Elsrud, Tromsø
Krus i premie

Nr 3/1995 Brett for smålapping fra asfaltconainer. Forslagsstiller Sven Elsrud, Tromsø

Kr 500,- + krus i premie

Nr 4/1995 Forslag om kortbrev til eksterne kunder. Forslagsstiller May-Gøril Ellingsen, Tromsø

Kr 500,- i premie

Nr 5/1995 «Blindgjenger» - Tiltak for å redusere hastigheten på veg.

Forslagsstiller Olav Seljelund, Tromsø
Krus i premie

Nr 6/1995 Merking av bensinkanner. Forslagsstiller Stig Strømsør, Tromsø

Kr 3 000,- + krus i premie

MER OM FORSLAGENE

Alle forslag som blir behandlet i forslagsutvalget blir nærmere omtalt i protokoller fra møtene. Protokollene sendes ut til arbeidsstedene rundt om i fylket.

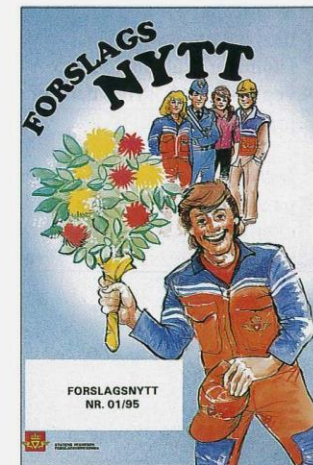
Vegdirektoratet sender med jevne mellomrom ut **Forslagsnytt**. Her blir alle premierte

forslag fra hele landet omtalt. Informasjonen skal være tilgjengelig for alle.

Spør etter dette hos din arbeidsleder. Eller du kan ringe til sekretæren i utvalget, Anna Birkelund.



Stig Strømsør: - Det er viktig at blandingsforholdet på drivstoffet er merket på kanner og redskap, motorsag, gressklipper etc.

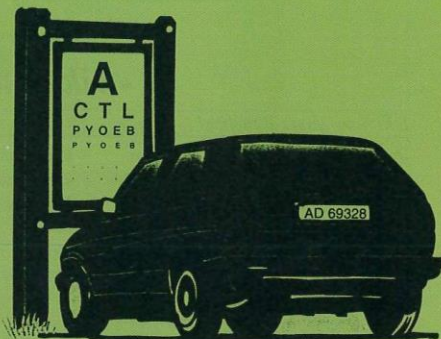


SYNSTESTING PÅ RASTEPLASSER

I Forslagsnytt nr 1/1995 finner blant annet følgende forslag. Innsendt av Rolf Sikveland, Vestfold og premiert lokalt med kr 10 000,-.

Som et positivt tilbud til trafikantene forslår Sikveland at de kan få sin synskarphet testet ved "selvtest" på noen rasteplasser. Han har i den forbindelse laget en "synstesttavle", som består av to skilt. En informasjonstavle om hvordan testen fungerer, og en synstavle for selve testingen. Skiltene er belyst i den mørke delen av døgnet. Det er laget en brosjyre som er lagt ut hos biltilsynet, ved bensin-stasjoner o.l.

Du kan teste synet ditt ved hjelp av synstavler, plassert på rasteplasser langs E18 i Vestfold.



Med sommeren kommer mygga, midnattsola og sommerarbeiderne

I krysset mellom fylkesveg 294 og E-8, Kantornes, møtte VEGSTIKKA to fornøyde ungdom i fullt arbeid med vegmerking.

Tove Beate Hansen kommer fra Silsand på Senja og er akkurat ferdig med Ingeniørhøgskolen i Ålesund. I sommer skal hun jobbe 5 ½ uker i vegvesenet og synes dette er en fin praksis.

Jørn Yngve Eriksen har avsluttet 3 år på videregående og skal jobbe i 4 uker. Han synes sommerjobb i vegvesenet er variert og trivelig.

Lisa

Foto: Lisa Sundstrøm



En flyvende vegarbeider

Tekst/foto : Lisa Sundstrøm/Per Arne Andreassen



«Ready for take-off» - men Geir har «bakke-kontakt».

Noen leser, noen hekler, noen stiller i hagen, noen trimmer - men Geir Gunnarsen driver hobbyen sin over alle oss andre. Han er luftas akrobat. I eget fly kan han skue ut over det vegnettet han daglig stiller med.

Utdannelse

Han tok nemlig flysertifikat i 1987 og har siden tumlet omkring i lufta. Men før sertifikatet var en realitet hadde han 40 flytimer - derav 15 alene i lufta. Dessuten har han teoretisk opplæring som innbefatter nødlandingsprosedyrer, motorlære, flyteori, flymedisin, navigasjon, meteorologi, lover og bestemmelser. Men viktigste av alt er at flyveren er frisk. Derfor er også legeattesten et viktig dokument. Flysertifikatet gir han muligheten til å håndtere et en-motors fly på 4,7 tonn (like stort som en Twin Otter) med 8 passasjerer.

Eget fly

Nå har han også kjøpt eget fly. Det er en 44 år gammel maskin med navnet "PA 19 Army Cup" som levde sine første år i Belgia. Med den kan han forflytte seg hvor han vil i 10 timer. Da går han på minimal turkraft. Dersom han går med størst mulig fart har han brukt opp drivstoffet etter 6 timer.

Men da er han også kommet til Trondheim.

Flyturer

Geir har for øvrig flydd fra Båtsfjord i nord til Trondheim i sør. Og han flyr helst i godvær. Det er jo også da han kan se naturen best. Og han er alltid «våken». Det vil si at han er observant på gode landingsplasser - i tilfelle han plutselig må gå ned. Men ellers kan han «flyte» lenge i lufta - selv uten motorkraft. I 1000 meters høyde kan han «seile» 4-5 km før han er nede. Det tar gjerne noen minutter.

Det koster penger

Den lille grønne maskinen har gitt Geir mange timers glede. Og når han selv ikke bruker den leier han ut til de andre i flyklubben.

Men de fleste hobbyer koster penger - enten det er heklegarn eller modellbiler. Flysertifikatet kostet 20.000. Dessuten er det landingsavgift når han vil ned fra de høyere lag. For dette betaler Geir 4000 i året. Og så har han jo eget fly.....

Fly og mann

må vedlikeholdes

Men både Geir og maskinen må oppdateres. Flyet er til sjekk en gang i året. Selv må han fly minimum 10 timer i løpet av 12 måneder. Dessuten er han gjennom skikkelig legesjekk hvert annet år. For øvrig har han pr. i dag 150 timer bak spakene.

Barndoms drøm

Geir har alltid hatt interesse for fly. Helt fra han som liten gutt

hørte flyene passere over taket hjemme på Laberg i Gratangen har han ønsket seg opp i lufta. Egentlig kunne han nok ønsket å jobbe der oppe framfor på vegene, men det er ikke alltid at drømmene blir slik vi tror. Nå har han i hvertfall muligheten til å fly så mye han vil.

Vegmann

Når Geir ikke svever over oss jobber han på ulike steder i fylket. De to siste årene har han jobbet på anlegg om vinteren og på vedlikehold i Tromsø om sommeren. Han har for øvrig vært vegmann i 9 år. Menom vegvesenet har behov for en flyvende vegarbeider - eller fotooppdrag stiller Geir gjerne opp.

Geir - ombord i PA 19 Army Cup.



Den nye E-6 i Balsfjord - fra lufta.

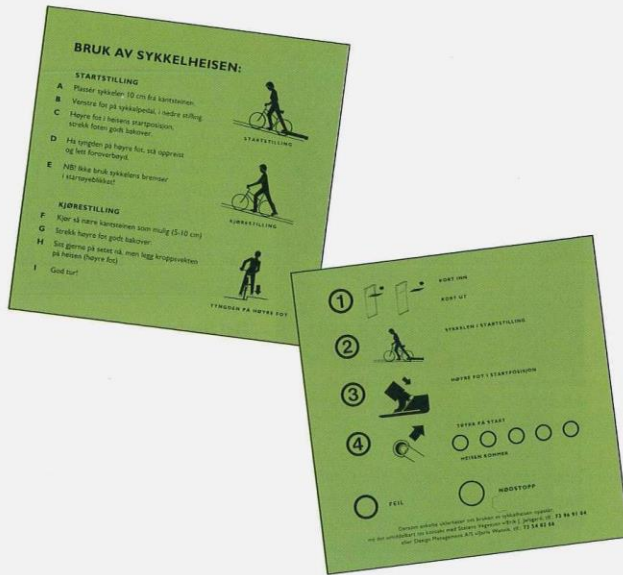


Sykkelheis - en miljøvennlig og human oppfinnelse

Tekst: Lisa Sundstrøm Foto: Håkon Aurlien/Lisa Sundstrøm



Sett inn nøkkelt kortet - og gi deg i veg.



Vegvesenet i Sør-Trøndelag har gjort hverdagen for syklistene behagelig. De har nemlig laget en sykkelheis i en av de bratteste bakkene opp fra sentrum. For det er nemlig der folk bor. Med arbeidsplass i sentrum og bosted i åsene omkring går det greit å trille på jobb om morgenen. Verre er det når bakkene skal tilbakelegges oppover etter arbeidstid. Da er sykkelheisen en smart oppfinnelse. Den er nemlig laget til folk flest og ikke til atletene og racerkjørerne som klarer det meste.

Målet med sykkelheisen er å få stadig flere til å bruke sykkelen til jobb. Det er dermed en god investering både for enkeltmennesket og samfunnet.

Forurensningen begrenses og folk blir i bedre form.

Sykkelheisen i Trondheim er et prøveprosjekt som skal testet frem til høsten i år.

Kan dette være noe for vegvesenet i Troms?

Alt må testes - her går undertegnede «ombord» i sykkelheisen.



BESTÅTT!!!

NINA WANG - fagprøvekandidat og ferdig lærling

Tekst/foto: Hugo Fagermo

31. mars 1995 var Nina Wang ferdig med prøvetid som lærling. Etter måneder og år i vegvesenets tjeneste var tida klar for fagprøve. Den ble anlagt i uke 14 med sensur (bedømmelse) 7. april 1995.

Fagprøven besto i å forskale to vegger, en bjelke og ei søyle. Arbeidet ble gjort inne i anleggslageret på Nordkjosbotn, og «hjelpegutt» i denne strevsomme uka var Hugo Myrbakk. Faglig ansvarlig i lærlingeperioden har vært undertegnede.



Selve fagprøven: To vegger, en bjelke og ei søyle.



Prøvenemnda kom til Nordkjosbotn kl. 1300 fredag 7. april og etter en time falt dommen. Bestått!!! Vi har dermed en ny fagarbeider i forskaling. Eneste ankepunkt var at anleggskontoret ikke hadde varm kaffe å servere prøvenemnda. Kunne det ha noe å gjøre med påskeferie?

Bestått!
- Nina sammen med fagprøvenemnda etter endt sensur.

Poetisk respons på utforkjøring

Tekst: Lisa Sundstrøm

Når sommersonnen ligger over landet.....da bobler det over av fart og spenning. Vi kryper ut av vårt snøtunge hi og lovpriser våren. Etter måneder på vinterglatte veger i mørke kommer lyset som en utløsning!

Foran oss ligger milevis med asfalt omkranset av vårens første blomster. Og sola smiler søtt og oppmuntrende - døgnnet rundt. Vi blir vårkåt, sommergal og vill.

Og vi trør ekstra godt på gasspedalen. Farta øker, og øker.....og øker. Det gjør godt å kjøre fort, det øker spenninga, det gir rus, det hisser opp og det gir tilfredsstillelse!

Sier vi som en innledning til årets kampanje "Bråstopp i midnattsol".

Målgruppen er ungdom i aldersgruppen 18-24 år og budskapet vårt er: Stopp opp og tenk. De fleste utforkjøringsulykker skjer nemlig om sommeren, skyldes høy fart og rammer ofte ungdom.

I årets kampanje deler vi ut en brosjyre med testing av kunnskaper og mulighet til å bidra med dikt eller limerick. Som "premie" på svarene sender vi ei T-skjorte med kampanjelogoen. Håpet er at teksten skal "gli inn" når ungdommen må lese den for å svare på spørsmålene.

Behovet for å være poetisk har ihvertfall vært tilstede. Vi har delt ut flere hundre brosjyrer over hele fylket og har hittil mottatt 400 svar. Av disse var mange krydret med poetiske innslag.

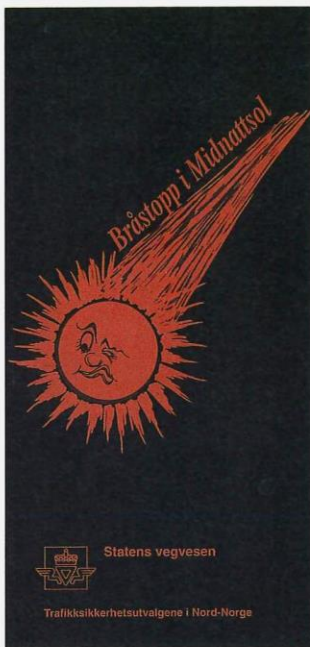
Fantasia er det ingenting å si på. De fleste har i hvertfall en eller annen oppfatning av det å kjøre fort. Men om de vil redusere farta i framtidadet får tida vise. Vi har i hvertfall forsøkt å få ungdommen litt mer aktivt med i kampanjen.

Jeg hadde engang en venn
Han kjørte en grå Ford og het Glenn
En sommernatt var han vekkt
Forden ble knust, unntatt et dekk
Jeg savner han fortsatt, ei tåre renn.

Det går så det suser med gassen i bån.
og kameratene vil bare ha mer av sånn
Da går det som verst
med skader og kommers
og etterpåklokskapen tar overhånd.

En 18-åring fra Toten
var litt for tung i høyrefoten
Farten ble høy
kameraten sa "gøy"
så endte han opp med boten

Hvis du synes det går for fort
så er det bare å si ifra
Tenk på at det ville de andre
også synes var bra



En gal, liten gutt i fra Os
hadde det ikke så kos
han kjørte bil
mil etter mil
helt til han døde i en sky av eksos

Hvorfor ha fartskick med
vennen i midnattsol
når dere kan dra på fisketur til Gryllefjord

Ikke kjør i 170
hvis du vil oppleve å bli 40!!!!

Hvorfor kjøre fort med bil.
når du kan dra på Alfheim å heie på T.I.L.

Profilering av folk og hus!

Fritidskolleksjon

Tekst/foto: Lisa Sundstrøm



I forbindelse med profileringen av Statens vegvesen i årene framover er det positivt at vi viser oss utad som en helhet. Fritidskolleksjonen er en del av dette.

Hittil har vi operert med ulike artikler og klær i de ulike fylkene. Dette har vært varierende- både kvalitets- og prismessig. Vegvesenet har framstått som en «mixed» masse prisgitt tilfeldige designers fantasi og prisnivå.

At vi nå får en samlet kolleksjon gjør at vi får vår egen design med en enhetlig profil. Vi får ned stykkprisen og dermed bedre kvalitet og mer for pengene.

Kolleksjonen består av overtrekks-

dresser for kvinner og menn, shorts, T-skjorter, bager, slips og halstørkle.

Leverandøren sørger for lagerhold av varene så det vil være mulig å bestille artikler når vi ønsker det.

Samtlige ansatte har fått tilsendt en brosjyre som presenterer kolleksjonen. På bestillingskupongen kan du krysse av det du ønsker og sende det til Informasjonskontoret v/Lisa (vegkontoret). Det vil bli foretatt en samlet bestilling fra hvert vegkontor. Dette bl.a. for å redusere portokostnadene for den enkelte og for muligheten til internt bytte om nødvendig.

Frist for innsendelse av bestillings-seddel er satt til 10. september.

VÅR NYE PROFIL kan nå beskues i sin "fylde" på vegkontorets vegger. Både oversida, nordsida og inngangspartiet er bekledd med vegvesenets nye logo. Det skal med andre ord i ikke være særlig vanskelig å finne fram til Statens vegvesen. Så håper vi at også våre andre bygninger rundt omkring i fylket vil bli like synlig etterhvert.



3 perler på en snor!
Dame, herre og «sommerantrekk»
presentert av Knut (redaktor
«Vegen og Vi»)
Halvard (info-sør-trøndelag)
Liv (-info Vegdir).

«MAN MÅ VÆRE PÅ BANEN FOR Å VINNE» - VEGCUPEN I FOTBALL 1995

Tekst: Tore Lysberg/Tove Fjorden
Foto: Tove Fjorden/Guri Pedersen

Årets høydepunkt for mange fotballspillende vegvesenansatte, **vegcupen**, gikk av stabelen 9. og 10. juni. I år som i fjor var den sportslige delen av arrangementet lagt til Lillestrøm, mens den sosiale delen foregikk i Oslo.

Oppladningen er som kjent en svært viktig del av mesterskap som dette. I år skapte AF-streik, flom og lavtlønnede SAS-piloter uro i forberedelsene, men etter mye usikkerhet fikk vi endelig beskjed om at mesterskapet skulle gå som normalt, og etter hvert lyktes det også å få booket om alle flybillettene og skaffe ekstra overnatting i Oslo.

Etter den sterke innsatsen i fjor var det en topp motivert gjeng som satte seg på flyet til Oslo torsdag kveld. Vel halvparten av oss overnattet på fasjonable Holtekilen vandrerhjem, mens de øvrige ordnet seg på annen måte. Fredag møttes vi på Royal Christiania hotell, hvor vi skulle bo resten av helga, og derfra dro vi samlet opp til Lillestrøm.

Pause for herrelaget.



Elin tøyer ut etter 2 harde kamper. Humoret er på topp, selv med tap.

Guttene møtte Sør-Trøndelag i første kamp - tradisjonelt et prestisjefyllt oppgjør, spesielt etter at trønderne lurte oss for finaleseieren i 1990 før vi året etter revansjerte i siste minutt av semien. Som vanlig ble kampen jevn, men denne gang trakk trønderne det lengste strået. De hadde tydeligvis

lært lekse om hvem som dømmer og at ballen ikke er ute for fløyta går. Dermed: 1-0.

Dette skapte full tenning i laget, og i neste kamp (Aust-Agder) briljerte vi med en bossanovafotball som fikk hele Romerike til å glemme flom og tragedier og som sikkert vil bli pratet om på Lillestrøm i lang tid framover. Resultatet ble 2-0 og kvelden var berget.

Neste motstander var Telemark - tidlig lørdag morgen. I denne kampen fikk vi virkelig vist hvilken moral som bor i det meste av laget. Vandringene til Hillesøy skapte full forvirring i motstanderens forsvar og vi andre hadde ingen problemer med å fikse 6-0. Dessverre holdt det ikke - Sør-Trøndelag gikk videre etter tre seire. Likevel: 8-1 i målforskjell etter 90 minutter med fotball er bra! Dessuten lærte vi en hel masse om hva fotball dreier seg om - først og fremst hvor viktig det er å være på banen... Årets vegmester på herresida ble for øvrig Rogaland, som slo Nordland på straffesparkkonkurranse i finalen.

Jentene havnet i en sterk pulje med Vegdirektoratet og Rogaland som motstandere. Oppland var også satt opp

i denne pulja, men de måtte trekke laget på grunn av flommen. Dermed fikk vi bare to kamper i innledende runde - begge på fredag.

Første kamp var mot Vegdirektoratet, som har vunnet fire mesterskap av seks mulige!!! Med full oppbakking av guttene som gjorde en strålende innsats fra sidelinja, var det en tent gjeng som startet årets vegcup. Selv om vi til tider viste bra spill og Guri hadde en flott scoring på langskudd, holdt det likevel ikke til seier. Resultatet ble 4-1 til Vegdirektoratet.

I vår andre kamp møtte vi Rogaland, og det ble et nytt tap (4-0). Rogaland hadde et meget godt lag. De slo faktisk Vegdirektoratet og gikk videre til Semifinalen. Årets vegmestre på damesiden ble Sogn og Fjordane som møtte Møre og Romsdal i finalen.

Arrangement som dette gir utvilsomt muligheter til å bli bedre kjent med vegvesenfolk, såvel i som utenfor eget

Rolfs kampfaktikk burde vel vært vist for kampene, og ikke etter. En «grei og oversiktlig» oppsummering.

fylke. Og selv om det er alvor nok på fotballbanen, så er det sosiale minst like viktig. Banketten var i så måte også i år et høydepunkt, med mye god mat og drikke, mange taletrengte personer, mye god dansemusikk og kjempetemning som stikkord.

Vinnerlagene fikk sin velfortjente oppmerksomhet og vi andre var enige om at neste år skal vi være på banen.

Det var 24 trette fjes som ankom Tromsø søndags ettermiddag. Slike sportslige utskielser tar tar jammen på..



VEGSTIKKA-SEKKEN

går denne gangen til Vegstikkas første og ærverdige redaktør **Olve Reiersen**.

Olve har bidratt med mange innslag i "Vegstikka" etter at han forlot fylket og etaten. Han har vært særst god å ty til for en yngre og "historieløs" redaktør. I siste nummer førte han oss tilbake til fortiden, både skriftlig og erindringsmessig. Etter tilskrivelsen "Madame Redacteur" med avsender "Krokryggen Veipensjoniststasjon" falt både madammen og redaksjonsrådet for dette spesielle innslaget. «Vi bøyer oss i støvet, hilser den ærverdige og opprindelige redacteur, takker for alle innslag og præmierer han med en VEGSTIKKA-sækk».

Madam Lisa



VELFERDS-STUDIETUR TIL NARVIK

Tekst: Per Arne Andreassen

Foto: «velferderne»

Velferdsforeningen ved vegkontoret arrangerte en kombinert faglig- og velferdstur til Narvik 17-19 mars 1995. Helgen avsluttet for øvrig den årlige "Vinterfestuka".

Første stopp på reisen var den nye vegstasjonen i Bardu. Her viste vegmester Ernst Hansen oss rundt i de nye og trivelige lokalene. Nykokt kaffe med tilhørende varme vaffer la et godt grunnlag for den videre ferd mot rallarbyen.

Ved middagstiden ankom vi Narvik Ingeniørhøgskole der Erling Reinslett tok vel imot oss. Vi fikk en uforglemmelig innføring i Narviks historie av rektor..... I tillegg ble vi informert om det fruktbare samarbeid som er mellom vegvesenet i Troms og skolen med hensyn til erfaringsoverføring, kursvirksomhet etc. Etter en vel-smakende lunch ble vi vist rundt på skolen og gitt en grundig innføring i utbyggingsplanene for ny skole.

Ettermiddagen ble avsluttet på den nye biltilsynstasjonen i Narvik. Etter en informativ omvisning av ble vi kjørt til Grand Hotell for innsjekking og ettermiddagskaffe.



Omvisning og kaffe på nye Bardu vegstasjon.

Kvelden stod til fri disposisjon med tilhørende overraskelser!

Lørdag formiddag tok vi rallarbyen nærmere i øyesyn. Folkelivet var som det hør og bør i en nordnorsk småby i feststemning. Vi nevner i fleng, uartikulert språkbruk, ustødig gange,

mørk bekledning og sang og musikk etter beste evne.

Etter tilrådning av en av byens store sønner, etter eget utsagn den største, ble vi på ettermiddagen plassert på et gammelt ærverdig damplokomotiv som kjørte oss til Riksgrensa. Turen var på



Ivrige elever mottar «undervisning» på Høgskolen i Narvik.



Også besøk på den nye biltilsynstasjonen (trafikkstasjonen) i Narvik sto på programmet.

alle måter ubeskrivelig, uforglemmelig og må selvsagt oppleves.

Felles festmiddag ble ut på kvelden fortært i restauranten på Grand. Mye god mat med tilhørende forsikninger førte til at de resterende kvelds- og nattetimer gikk så alt for fort.

Tilbaketuren søndag formiddag foregikk etter planen. Ingen snakket over seg, og alle var skjønt enig om at dette bør bli en fast tradisjon.

Bente og Liss - ekte rallarjenter i damplokomotiv på vei til riksgrensa.



PRODUKTIV ETAT

Selv om forgubbinga i vegvesenet er påtagende kommer det fortsatt en del nye "skudd" på stammen. Det bærer håp om at i hvertfall viriliteiten er på plass. Så får vi se om skuddene utvikler seg til vakre trær i vegvesenets regi. Men nye verdensborgere er de i hvertfall blitt, endog såpass mange de senere år at vi fant de verdig til en presentasjon.

14 babyer ble nemlig født inn i vegkontorets rekker i 1994. Noen flere er det blitt i 1995..... og det ser ut til å bli enda flere.....

Noen bedre?

Lisa



Tore og Rune Lysberg, senior og junior

Visste du at...

Blant mange av de meldingsblad som havner i min hylle er følgende, hentet fra et Nyhetsbrev som er myntet på abonnenter av *Håndbok i helse, miljø og sikkerhet med internkontroll*.

Vi sakser og ber om litt ettertanke:

Visste du at.....

- Det kreves ca. 179 kg kull for at en 100 watts lyspære kan lyse i 12 timer hver dag hele året. Brenning av kullet produserer 425 kg surt regn.

- For hver resirkulert øl-/leske-drikkboks kan vi spare energi tilsvarende ca. 1,8 dl. bensin

- I Hong Kong overvåkes trafikkes

med elektroniske sensorer på bilene slik at tiden de befinner seg på gjennomfartsveien blir registrert. Hver bileier blir så tilsendt en regning hver måned. Kjøring i rushtrafikken er dyrest.

- Laserskrivere bruker nesten 100 ganger mer energi enn «ink jet»-skrivere.

- Mikrobølgeovner kan redusere elektrisitetsforbruket med 25-40% i forhold til konvensjonelle komfyrer.

- Aluminium, glass og stål kan resirkuleres i det uendelige.

- I underutviklede land, f.eks. Calcutta, produseres det ca. en halv kilo søppel pr. person pr. dag. I industriland, f.eks. New York, produserer hver person ca. 1,8 kg søppel pr. dag.

Hvis vi erstatter vanlige lyspærer med lavenergi gasslyspærer kan vi spare et fat olje eller 318 kg kull.

Er ingeniørene krigersk??

Slik forstår vi i hvertfall «Språknytt». På spørsmål om hva ordet sivilingeniør betyr svarer de språklærde:

«Sivil betyr utdanning på universitetsnivå, jamfør sivilagronom og sivilingeniør. Sivil brukt på denne måte stammer antakelig fra ordet sivilingeniør. Opprinnelig hadde sivil i dette ordet betydning «ikke militær» fra latin civilis = medborgerlig.

Ingeniør kommer fra fransk og betydde opprinnelig «krigsbyggmester». Det var en avledning av det middelalderlatinske ordet innium, som betydde krigsmaskin. Forleddet sivil i sivilingeniør er føyd til for å markere at vedkommende ikke utfører militære oppgaver.»

Det kan jo være greit å ta med seg inn i «Det nye Vegvesenet» at vi har krigsbyggmestere blant oss - og så uendelig mange av de.....



PERSONALNYTT

TAKK

Hjertelig takk for blomster og gave i anledning 50-års dagen.
Jon Noble

Takk for oppmerksomheten i anledning min 50-års dag.
Ragnhild Lillegård

Takk for at dere husket meg på min 50-årsdag, med blomster og presang.
Hilsen *Hans Martin Figenschau*

Tusen takk for gaven i forbindelse med 25 års virke i etaten.
Ernst Efraimsen

Takk for gave og blomster i anledning mine 25 år i vegvesenet.
Thomas Ellburg

I forbindelse med min fratredelse vil jeg takke for et hyggelig samvær i Tromsø og for gaver og blomster. Jeg vil også takke Harstad vegstasjon og arbeidskamerater i vegområde 1 for gave og blomster.
Harry Sjøvoll

Takk til vegkontoret og alle ansatte på vegsentralen for gaver og blomster i anledning min 50-årsdag.
Kåre Fagerli

Takk for oppmerksomheten i anledning min 60 års dag.
Takk for blomster og gaver.
Bjørnar Fagerli

Tusen takk til vegvesenet og arbeidskamerater for gaver og blomster til 60-årsdagen.
Eldar Østerås

Takk for oppmerksomheten i anledning min 50-års dag. Takk til vegkontoret og arbeidskamerater.
Inge Andreassen

Takk for oppmerksomheten i anledning min 60-års dag. Takk for blomster og gaver.
Julian Johnsen

Jeg takker for gaver og blomster i anledning min 50-års dag 9. mai.
Helmer Heimdal

Minneord

Bjørn Eriksen

Fredag 28. april 1995 var både en vakker og vemodig dag. Da ble Bjørn Eriksen gravlagt i hjembygda Målselv. Det var også hit han dro når arbeidsuka var over i byen og rundt omkring i fylket. Men ellers hadde vi gledet av å ha han omkring oss.

Bjørn var i mange år med i redaksjonsrådet i Vegstikka. Her var han en av de mest aktive - ikke minst gjennom den jobben han hadde. Den bragte han overalt i fylket og han hadde stor interesse både for etaten og folket som jobbet der.

Bjørn var et særst godt menneske som jeg gjennom årene ble utrolig glad i. Det tomrommet han etterlater blir både tungt og uforståelig. For Bjørn var spesiell. Han var den godslige, greie karen som viste omsorg og tanker for sine medmennesker. I et stadig mer hektisk og upersonlig arbeidsmiljø var Bjørn menneske. Han var nær, han var lyttende og han var kamerat. Nå er han borte og vi trøster oss med minnene.

Arbeidsdagen må gå som før, men noe vesentlig i nærmiljøet er borte. Jeg kommer til å savne Bjørn dypt, inderlig og lenge.

Lisa

Tiltredelse:

Terje Svendsen, Produksjonsstede
Tromsø, engasjement som mekaniker

Hege Eva Hansen, Tromsø trafikkstasjon, vikar renholdsbetjent

Odd Danielsen, vegkontoret, byggeleder på seksjon for vegforsterkning og vegdekker

Ingvar Øvereng, Nordkjosbotn, engasjement som jordskifte kandidat

Jan Hugo Hansen, Vegkontoret, engasjement som jordskifte kandidat

Fratredelse:

Trygve Seppola, Skibotn
Martin Vik, Vegkontoret

VI GRATULERER!!!

Med 50-års dagen:

Helmer Heimdal, Nordkjosbotn 9. mai
Svein Halvar Aho, Kvesmenes 13. mai
Hans Martin Figenschau,
Oteren 28. mai
Asle Åsmo, Aspelund 16. juli

Med 60 års dagen:

Hans Kristian Kiil, Lyngseidet 4. juli
Irvin Peder Dahl,
Brøstadbotn 5. september
Arthur Osvaldsen,
Nordkjosbotn 18. september

Med 25 års tjeneste i etaten:

Ernst Selvik, Harstad 20. juli
Magne Pedersen,
Sjøvegan 1. august
Magnar Marthinsen,
Tromsø 1. september
Tor Inge Hole,
Storsteinnes 25. september
Hans K. Hansen,
Tromsø 28. september

Dødsfall:

†
Bjørn Eriksen, verneleder,
Vegkontoret