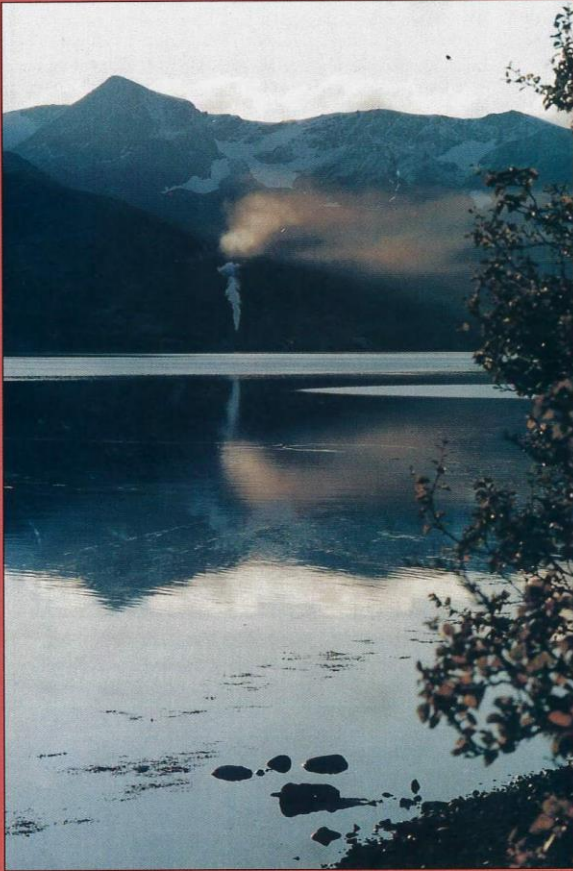


C



Høststemning i Ullsfjord

Bildet er tatt fra Tyttebærvika mot Fornes og viser vegvesenets asfaltverk i full produksjon. For å berolige de miljøbevisste kan det opplyses at røyken vi ser, hovedsakelig er vanddamp. Avgassene fra verket sjekkes med jevne mellomrom for å kontrollere at filtre fungerer og at innstillinger av verket er i orden.

Foto: Kjell Robertsen



Statens vegvesen
Troms

*Vegstikka ønsker sine lesere
en riktig
God Jul og Godt Nytt År!*

Vegstikka

Bedriftsblad
for Statens vegvesen Troms

Nr. 3 - 1995 - 27 ÅRGANG

Ny E-6

Finsk besøk

Pensjonistturer

Krigs- og veghistorie

*God Jul og
Godt Nytt År!*

Få, men store nummer!

1995 var året da VEGSTIKKA kom i postkassen bare 3 ganger. Til gjengjeld inneholdt den utrolig mye stoff hver gang - fra 40 til 44 sider. Slik blir det når ressurser av ulike slag ikke strekker til.

Men det nye året kan kanskje by på endringer også når det gjelder bedriftsbladet..

For øvrig synes alt vel i vår nye organisasjon. Den har i alle fall blitt behørig feiret i hele fylke. Hva framtiden ellers vil bringe får tida vise. For øyeblikket virker det i hvertfall som om vi har nok å gjøre. Men de uante snømengdene som daler ned er vegvesenet i skuddet som aldri før!!!

GOD JULog velkommen 1996!

Lisa

Innhold

Et år i framgang og sorg	3
Ny E-6	4
Storstein fergeleie	5
Finland - Norge - likheter, samarbeid og utveksling	6
2 km ny veg i Troms	8
Nye arbeidsklar	9
Hvorfor gjøre det enkelt når det kan gjøres komplisert...?	10
Nye folk i etaten	11
Nye folk i HMS-arbeidet	11
HMS-prisen 1994	12
HMS-prisen 1995	12
Ultralyst - nå også i vegkroppen	13
Maskiner og miljø - hånd i hånd	14
Alt godt kommer ovenfraeller???	15
Flom og vannskader i Kåfjorddalen	16
«Hvorfor ha fartskick med vennen i midnattsol»	17
Olav Nilsen - vegmann med et utrolig liv	18
Et ekte steinbilde	21
Pensjonistturer	22
Tapt - men funnet!	24
Rasteplass til begjær	24
Fra nytt til gammelt vegvesen	25
Velkommen i nytt vegvesen	26
Hvem er vi? Hvor går vi? Hva heter vi?	28
Årets Gol-turnering	29
En ny årlig tradisjon - «Tromsøjenta»	30
Fra fisketuren - etter «Tromsøjenta»	31
Vegstikka-sekken	32
Ferieminner	33
Hundeliv	33
Med vegvesenet i tankene	34
Vafler - et middel til god kommunikasjon	36
Mobil-telefonen ... en kjær gjenstand!	36
Rettelse	36
Skattørsundet bru	37
Minneord	38
Personalnytt	39

Et år i framgang og sorg

Så er vi igjen tilbake til det tidspunkt der vi ser tilbake på året som gikk, og framover mot et nytt år.

HMS (Helse-Miljø-Sikkerhet) har vært et viktig arbeidsfelt i vegvesenet i Troms de siste årene. Store resultater er oppnådd, med en sterk reduksjon av sykefraværet og et internkontrollsystem som neppe står tilbake for de fleste bedrifter.

Likevel opplevde vi i 1995, for første gang på 15 år, at en av våre medarbeidere mistet livet i en tragisk arbeidsulykke. Det minner oss om at selv ikke de beste systemer gir 100 % garanti mot feilslag. Men dette må ikke redusere verdien av det HMS-arbeid som er gjort. Snarere er det et signal om behov for ytterligere innsats. Ikke minst må vi erkjenne, både på dette og andre områder, at det er mennesker som skal bruke og leve med systemene. Vi må derfor innrette dem slik at de ikke krever det umulige av oss.

For noen av oss ble 1995 er sorgens og tragediens år. For andre vil det særlig bli husket som omstillingsåret, da de opplevde endringer i sin jobbtillværelse. Noen har fått nye og større utfordringer, andre er utvilsomt mindre tilfreds med resultatet og hadde ønsket seg noe annet. Men over alle gleder og skuffelser står likevel det faktum at det er plass og oppgaver til alle som var med før også i den nye organisasjonen.

Hovedutfordringen blir nå å få det «nye» vegvesenet til å fungere i praksis. Ikke minst er det viktig å utvikle gode samarbeidsformer og opplegg for utveksling av kunnskaper mellom de ulike organisasjonsheter. Slik kompetanseutveksling var en av de viktigste grunner til at Stortinget gikk inn for et fortsatt samlet vegvesen, slik vi har fått det nå.

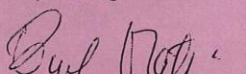
Jeg har registrert en viss bekymring hos flere ansatte for at de enkelte avdelinger skal bli «seg selv nok», slik at vi får flere små vegvesener. Jeg velger å oppfatte denne bekymringen som noe positivt, et signal om at en vil være på vakt mot en slik utvikling. Så langt har jeg oppfattet stor vilje til å arbeide på tvers av både gamle og nye grenser. Derfor tror jeg ikke faren for dette er så stor.

Mange har utvilsomt opplevd 1995 som et usedvanlig arbeidskrevende år. For i tillegg til organisasjonsendringen har jo det vanlige arbeid på vegene og i administrasjonen måttet gå sin gang. At vi samtidig har hatt en sommer der værgudene ikke har vært på vår side, har heller ikke gjort stresset mindre.

Jeg vil nok en gang takke alle for stor innsats, og ikke minst positiv holdning i dette krevende arbeidsåret. Jeg håper inderlig at de neste årene kan bli noe mer «normale», selv om jeg vet at denne etatens trang til å oppsøke nye utfordringer neppe vil bli særlig mindre, og godt er det.

Kommunene og fylkeskommunen er blant våre viktigste samarbeidspartnere. Som vanlig etter et lokalvalg forlater nå en rekke av de mennesker vi har møtt i slike sammenhenger det politiske liv. Jeg vil også takke alle disse for godt samarbeid i de årene de har vært med, og ønsker dem lykke til videre i deres «nye» liv. Samtidig ser vi fram til å gå løs på nye oppgaver sammen med de som fortsetter og de nye som kommer i forskjellige posisjoner. Arbeidet med Norsk veg- og vegtrafikkplan blir den første store felles utfordring.

Så gjenstår bare å ønske en riktig god jul og godt nytt år til alle våre medarbeidere i videste forstand, både i og utenfor etaten. Også i år husker vi spesielt på de som bokstavelig talt skal sørge for at hjulene holdes i gang i høytiden, og sender dem en ekstra hilsen.


Eilif Mathisen

Ny E-6

Tekst/foto: Lisa Sundstrøm

Fredag 22. september ble den nye E-6 (Bergneset - Fossberg) åpnet for trafikk.

Åpningsseremonien fant sted ved Bergneset bru og ordfører Kåre Kristensen i Balsfjord klippet snora. I høststemning med regn og vind møtte lokalbefolkninga opp for å hylle kommunens nye «stoltheit».

Åpninga av den nye E-6 markerer slutten på en mangeårig prosess. Anlegget ble startet opp i 1987. Etter rasulykka ved Bergneset i august 1988 ble det stopp i arbeidet. Videreføringa av anlegget startet opp sommeren 1993.



Snora kuttes av ordfører Kåre Kristensen - «medhjelpere» er fylkesmann Leif A. Heløe og vegsjef Eilif Mathisen.



Den nye E-6 har en vesentlig bedre standard enn tidligere med bedre bæreevne, vegbredde og kurvatur.

Veglengde: 8.900 m
Vegbredde: 8,5 m (6,5 m kjørebane)
Gang-/sykkelveg: 850 m (3,0 m bredde)

Totale kostnader er ca. 88 mill kr (1992) som gir en løpemeterpris på ca. 9 900 kr pr. meter veg.

Slitelag på vegen blir lagt i 1996 og da vil farta øke fra 80 til 90 km/t.

Anlegget er utført av Statens vegvesen med stor grad av innleide biler og maskiner.

Som perler på en snor sto de guttene som har bygd vegen.



Før åpninga orienterte prosjektleder Reidulf Broderstad om anlegget.



Og så var det hele over Rolf Hanstad.



Utsøkt servering på anleggsbrakka etter vegåpning. Kåre Kristensen, Arne Edvardsen, Astrid Antonsen, Eilif Mathisen.

STORSTEIN FERGELEIE

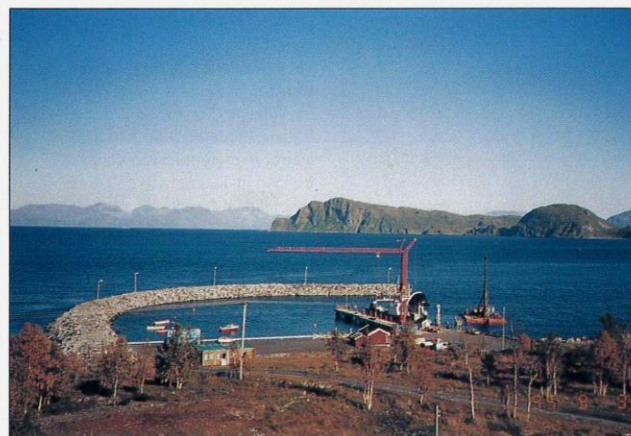
har fått sekundærkai. Den sto ferdig i oktober etter 2 måneders byggetid. I 1993 ble det opprinnelige fergeleiet bygd. Men fallvinder førte til stor usikkerhet ved anløp og avgang. Derfor ble sekundærkaia bygd for å bedre sikkerheten. Nå kan ferga føres kontrollert inn i fergebåsen. Planlegginga av den nye sekundærkaia er gjort i samråd med fergeskipperne.

Arbeidet har kostet 2,1 mill kr.

Foto: Kjetil Løding



Forskaltungsarbeid



Ferdig fergeleie

Finland - Norge

- likheter, samarbeid og utveksling

Tekst/foto: Lisa Sundstrøm

Likhetene er store og hverdagen i vegvesenet er på mange måter den samme - uansett på hvilken side av grensa vi befinner oss. Det gjelder både på det utøvende og det organisatoriske plan.

Snømengdene i Nord-Finland fordrer skikkelig vinterberedskap, og når finsk vegvesen omorganiserer dreier det seg mye om det vi nettopp har vært gjennom her i Norge. Dette er noen av årsakene til at vi vil utveksle ideer og lære av hverandre. Derfor kom vegsjef Tapani Pöyry med stabssjef Erkki Vuontisjärvi, overbyggmester Aarne Kiuru og sjåføren Kalevi Romakkaniemi fra Lapplands län (Lapin tiepiiri) til Tromsø 10. og 11. oktober. Vegsjef Geir Johnsen fra Finnmark var også tilstede under de «nordiske» dagene.

Prosjekter på mellomriksvegene, organisasjonsendringer i Norge og Finland og faglig utveksling sto på programmet. Dessuten var det befaring i Tromsøysundtunnelen og på Vegmeldingssentralen i Tromsø. Programmet var tett, spesielt for tolken, Tellervo Laine, som måtte gjenta alt to ganger!

Møte mellom ledelsen i Lappland og Troms



Men to hektiske dager endte ut med gode og konkrete tiltak:

- På norsk side skal det jobbes videre med å klarlegge betydningen av E-8 som mellomriksveg både på norsk og finsk side.

- I løpet av vinteren skal vi ha våre folk på studieopphold i Finland for å studere oppfølging av vintervedlikeholdsstandarden og kontraktsformer rundt vintervedlikehold.

Befaring i Tromsøysund-tunnelens pumpeystem. Tolken Tellervo Laine og vegdirektør Tapani Pöyry.



- Dessuten skal finlenderne hit for å drøfte mer detaljer om pratisk utveksling av produksjonstjenester i grenseområdene, f.eks. brøyting/høvling over grensene.

- For øvrig skal vegvesenet i Finnmark vurdere skråningsstabilitet på finsk side langs Tanaelva.

VEGSTIKKA «kastet» seg for øvrig frampå for å få vegdirektør Tapani Pöyry's mening om en del viktige tema

i dagens vegvesen. Han sier:

Vegvesendrift i nordområdene må være topp. Selv om befolkningsmengden er størst i sør er det viktig at levestandarden er like bra i nord. Derfor bør vegvesenet i Norge og Finland diskutere hvilke vegforhold vi skal ha med hensyn til vegstandard og vedlikehold. Vi må tenke uavhengig av grenser og se på hvordan vi kan gjøre vegene best for de som ferdes der.

E-8 er en viktig ferdsselsåre for tungtransport til og fra Norge/Finland. Turister fra egne og andres land ferdes også her. Det er av stor betydning for begge land at mellomriksvegene har lik standard og at de er felles satsings-områder.



Festlig nordisk lag.

Omorganisering av vegetaten er også på dagsorden i Finland. I likhet med prosessen i Norge registrerer også finnene redsel og mistenksomhet ovenfor det «private spøkelset». Følelsene er mange. Derfor er det viktig å fortelle sannheten om hva som skal skje. Men finsk vegvesen går lengere enn det norske - der skilles myndighet og produksjon fra hverandre i to ulike enheter med ulik ledelse. Dessuten er det finske omorganiserings- «spøkelset» langt mer skremmende enn det norske. Innen år 2000 skal etaten ha redusert sitt antall ansatte betraktelig. Det betyr at ikke bare pensjonering kan løse problemet!



Troms vegvesen

er en god venn. Det er mye å lære både fra omorganiseringsprosessen og det praktiske liv. Kontakter og vennskap utvikles. Både Lapplands fylke og Troms er langt borte fra hovedstaden. Forholdet til «overmakta» bør derfor bli en felles kampsak.

Tunneler er et ukjent fenomen i Finland. Det forholdsvis flate landskapet i «det tusen sjøers land» innbyr ikke til mye tunnelbygging - ikke en gang under noen av sjøene. Men en tur under havet i Tromsø er en god erfaring å ta med.

Utteksling av folk mellom landegrensene ser ut til å bli en realitet. Vintervedlikehold står i så fall høyt på menyen.

Gaveutveksling:

Geir Johnsen, Eilif Mathisen, Tapani Pöyry og Torbjørn Naimak (foran)



Språket kan være et problem, men de nye generasjonene av finner snakker mye svensk og engelsk. Dessuten kan nordmennene ha godt av å lære litt finsk!!

Nordmenn i lære

For Norges vedkommende har vi også mye å lære. Ikke minst på den estetiske sida. Finland har et langt «bedre» forhold til sine omgivelser enn det vi har. Det gjelder både brobygging, planting eller utsmykking i vegmiljøet. Selv om vi blir stadig bedre har vi fortsatt langt igjen til finsk standard!!

«Nordisk forening» for tilbakereise til Finland

2 km ny veg i Troms

- feiret med stor ståhei

Tekstfoto: Lisa Sundstrøm

Med musikk, sang og sløpseføre åpnet den nye E-10 utenom Sigerfjord sentrum 4. november. Den nye parsellen har en lengde på 11 km og 2 av disse tilhører Troms!!!

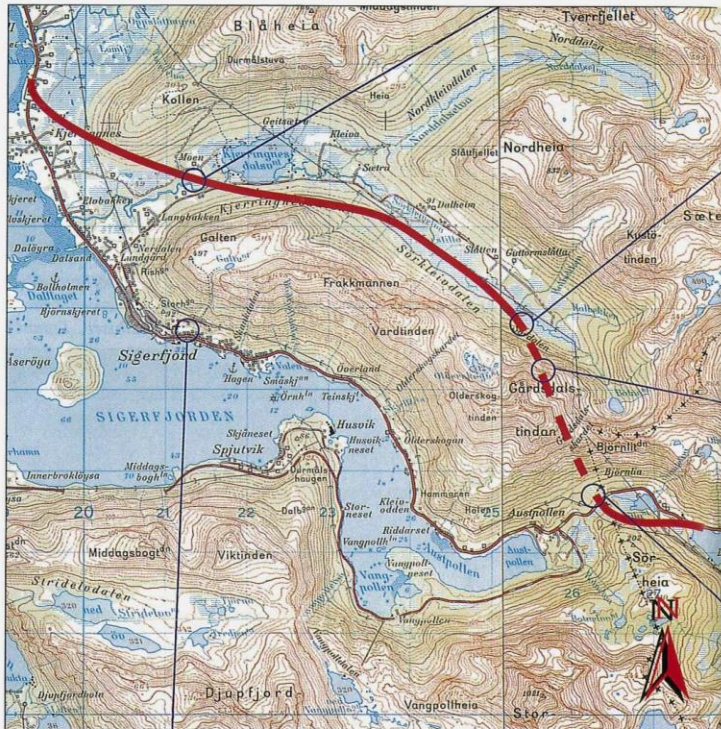
I den nye parsellen inngår en tunnel på 2 km. Selve åpninga av vegeu skjedd ved tunnelportalen til den navneløse tunnelen. Kjært barn har mange navn og hva det endelige blir gjenstår ennå å se.

Med åpninga av den nye vegeu ser framtida for Sigerfjords befolkning langt lysere ut enn tidligere. Den gamle vegeu snirklet seg nemlig smal og kronglet mellom husene til stor fare for lokalbefolkninga.

Prossesen med ny veg gjennom Sigerfjord har tatt 25 år. Men byggetida har vart i bare 2,5 år.

Totalkostnadene er beregnet til vel 100 mill og anlegget er drevet i vegvesenets egen regi.

Vi gratulerer våre naboer i sør.....som også har gitt oss litt del i nyvegen!!



En stolt produksjonsleder Terje Solvoll midt i folkemassen under åpningseremonien



Fra åpningseremonien: 100 år gamle Konrad Johnsen, gammelordfører Anton Pedersen, vegsjef Arne Lovmo og ordfører Ingolf Markussen



Tunnelen erklæres åpen ved at en «menneskeliggjort» port åpnes

NYE ARBEIDSKLÆR

Foto: Lisa Sundstrøm

Vegvesenets folk får nye arbeidsklær i disse dager. De nye draktene er stort sett like blå og orange som før men så «skinner» de litt mer. Endringene fra de gamle arbeidsklærne skyldes vår «befatning» med EØS!!!!!!!!!!!!

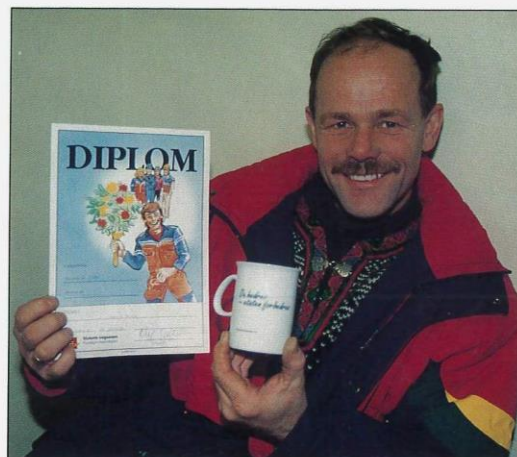


Hvorfor gjøre det enkelt når det kan gjøres komplisert.....?

(eller var det motsatt?)

Foto: Lisa Sundstrøm

Forslag til FORENKLET SKIFTPLAN kom fra Lars H. Molund ved Tromsø vegstasjon. Den nye versjonen er tatt i bruk av produksjonsstedslederen på stedet. Forslaget ble premiert med kr 4.500. Vi gratulerer!



Lars Molund - premiert med krus og diplom for godt forslag.

Skifteplan for høsten 1995 for brøytebil og hjullasteren

40	41	42										
43	44	45										
46	47	48										
			MAN	TIR	ONS	TOR	FRE	L Ø R	SØN			
			F	E	F	E	F	E	F	E		
A	C	B		XB		XB		XB		XB		
B	A	C	X		X		BX		BX		Beredskap	
C	B	A	BX		BX		AVS		AVS		Beredskap	

Bruksanvisning for skifteplanen

Fin ukenummret opp i venstre hjørne, følg rubrikken loddrett ned til du kommer til din bokstav.

Den linja som bokstaven din står på viser hvilken arbeidsuke du har.

A= Kjell Hamnes
B= Lars Molund
C= Bjørn Seppola

Spisepauser

Form. skift 11.00 - 11.30
Etterm. skift 19.00 - 19.30

Arbeidstid:

X = Form. skift fra 07.00 - 15.00.
BX = Beredskap fra 03.00 - 07.00 og arbeidstid fra 07.00 - 15.00.
XB = Arbeidstid fra 15.00 - 22.30 og beredskap fra 22.30 - 24.00.
Beredskap i helgene fra lørdag kl. 03.00 til mandag kl. 03.00.
AVS = Avspasering

Beredskapen på denne planen gir tilsammen 75,5 timer : 1/5 = 15,0 timer som avspaseres torsdag og fredag i den siste uka på skifteplanen

Betydelig forenklet og likevel fullgod skiftplan!

NYE FOLK I ETATEN

Det siste året har vi fått flere nye «ansikt» blant oss - både i inne- og utedrift. Det gjelder både fast ansatte, engasjement, praktikanter og lærlinger. 1. november var det introduksjonsdag på vegkontoret og da hilste vi velkommen:

Tor Åge Ballovarre, Tromsø trafikkstasjon
Ingvar Østeng, Prosjekt Balsfjord
Kåre Nygård, Seksjon for material- og dekkeproduksjon, Nordkjosbotn
Jill Hammar, Utbyggingsavdelinga, vegkontoret
Zeljko Tosinovic, Trafikkavdelinga, vegkontoret



Dagfinn Kristiansen, Prosjekt Balsfjord
Terje Svendsen, Tromsø vegstasjon
Svein Kåre Svendsen, Tromsø vegstasjon
Johan Henrik Rognmo, Tromsø vegstasjon
Ben-Håvar Iversen, Nordkjosbotn verksted

Hallstein Lind, Harstad verksted
Steinar Albertsen, Sambandsverkstedet, Nordkjosbotn
Trygve Myrvang, Sambandsverkstedet, Nordkjosbotn

Foto: Lisa Sundstrøm

NYE FOLK I HMS-ARBEIDET

Tekst/Foto: Lisa Sundstrøm

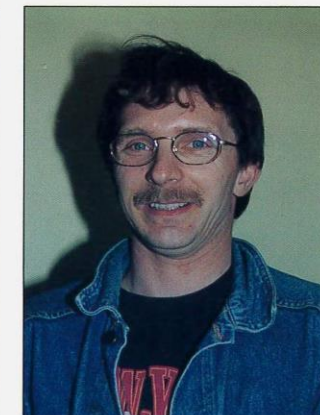
Ny verneleder i vegvesenet i Troms er Hans Takøy.

Han har 26 års fartstid i etaten. Sin karriere i vegvesenet startet han som reparatør på Finnsnes. I dette området har han også holdt seg, både som høvelfører og service-mekaniker til han for 9 år siden fikk tillitsvervet som hovedverneombud. Da ble hverdagen mer «flakkende» med arbeidsplass til tider over hele fylket. Sammen med tidligere verneleder Bjørn Eriksen har han vært ensbetydende med helse-miljø og sikkerhet i etaten. Når Hans nå overtar Bjørns jobb er det med en god følelse av å jobbe videre i det arbeidsfeltet de har utviklet sammen. Rent praktisk betyr det at han blir «bygutt». Men huset på Bjorelvnes blir en kjærkommen plass å hvile ut på etter ei strabasios uke i tettbygd strøk.

Nytt hovedverneombud er en naturlig følge av at vårt tidligere ombud blir verneleder. I denne jobben vil vi i framtida finne Geir Blixgård. Han har jobba ca. 10 år i etaten som spesialarbeider i nord-fylket. Geir



Ny verneleder Hans Takøy



Nytt hovedverneombud Geir Blixgård

kommer fra Straumfjordnes og har jobba i 4 år som plasttillitsvalgt på Storslett. Sist vinter ble han valgt som vara for hovedverneombudet. Derfor går han nå inn i jobben etter Hans.

Interessen for HMS-arbeid er tilstede, og selv om det er mange lover og regler å sette seg inn i ser Geir på

jobben som en utfordring. Han starter i halv jobb som hovedverneombud med kontordager på Storslett.

Geir regner med at hverdagen blir en del annerledes enn tidligere - men ser lyst på den nye jobben. At han må reise bort fra sine ca. 30 sauer i blant blir nok verst for saueene!!!

HMS-prisen 1994

Tekst/foto: Lisa Sundstrøm

Helse, miljø og sikkerhetsprisen for 1994 gikk til bedriftsidrettslaget i vegvesenet. Trivsel har vært ett av satsingsområdene i HMS-arbeidet. På bakgrunn av dette fikk B.I.L. «VEG» HMS-prisen. De er med på å skape trivsel på arbeidsplassen, spesielt for nytilsatte. Det er gjennom bedriftsidrettslaget at mange av de nytilsatte har blitt kjent med arbeidskolleger og etaten.

Prisen ble overrakt på bedriftsidrettslagets fest på vegkontoret 10. november under stor hyllest og mangfoldig glede. Verneleder Hans Takøy og utbyggingssjef Torbjørn Naimak (begge veteraner i HMS-arbeidet) «kronet» lederen av B.I.L. «VEG», Åge Jensen.



HMS-prisen 1995

Tekst: Hans Takøy

Helse, miljø- og sikkerhet skal prioriteres på lik linje med økonomi og produktivitet. For å nå denne mål-setting bør vi inspirere våre ansatte til ekstra innsats i HMS-arbeidet. Derfor har vi fått en HMS-pris. På temamøtet om «Trivsel» i 1992 var organisasjonene og arbeidsmiljøutvalget svært enige om verdien av en HMS-pris. Forslaget ble vedtatt og prisen opprettet. Det henstilles derfor til de ansatte om å ta slike vedtak på alvor, bidra med styrking av HMS-arbeidet - og foreslå verdige kandidater til årets pris. Vi minner om at året 1995 er på hell og at det derfor er på tide å finne nye, verdige kandidater til HMS-prisen.

Statutter for Helse, Miljø og sikkerhetsprisen

1. Utdelingen av HMS-prisen har som mål å stimulere til økt innsats og engasjement i miljø- og sikkerhetsarbeidet.
2. Prisen tildeles ansatte som har vist spesiell interesse og engasjement i sikkerhets, miljø og trivselsskapende arbeide innen etaten.
3. HMS-prisen kan tildeles avdelinger, grupper (lag) og enkeltpersoner ansatt i Statens vegvesen.
4. Det deles maksimalt ut en HMS-pris pr. kalenderår.

5. Alle ansatte kan foreslå kandidater til HMS-prisen. Forslagene sendes arbeidsmiljøutvalget (AMU) innen 1. februar i påfølgende år. Forslagene til kandidater skal være begrunnet. AMU beslutter hvem som skal tildeles prisen. AMU kan også beslutte at det ikke skal deles ut pris for det aktuelle året.

Overrekkelsen av HMS-prisen gis spesiell oppmerksomhet.

Ultralyd - nå også i vegkroppen

Tekst/foto: Kjell Robertsen

Som mange har observert har vi fått en ny, stor, fin, gul og blank «Amerikaner» i vegvesenet i Troms. De fleste vet at dette er registreringsbilen, men det er stadig mange som spør seg hva denne bilen egentlig gjør.

Bil og utstyr styres av oppsynsmann Olav Guldbrandsen. Hovedoppgaven er å registrere spor og jevnhet, og fra og med i år også tverrfall. Målebjelken som kalles Alfred, består av 17 ultralydsensorer og fungerer etter

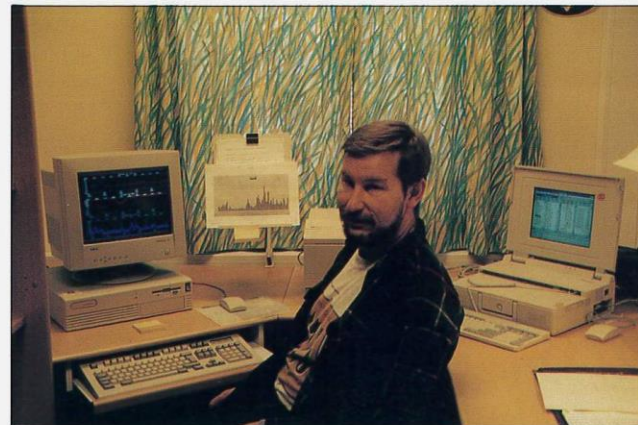
jevnhet i motsatt retning. Dette med en skuddavstand på 1 m gir dette 5,6 millioner enkeltmålinger. I tillegg utfører vi en del spesialmålinger på enkelte strekninger. Med de kostnader vi har til investeringer og drift av utstyret, kommer hver enkeltmåling på ca. 7 øre.

De første tilstandsregistreringene med tilsvarende utstyr ble utført i 1988. Vi har hatt eget utstyr operativt siden 1990. Dette gjør at vi i dag er i stand til å gjøre en objektiv vurdering av

hvordan tilstanden på vegnettet endrer seg. Registreringene brukes også i stor grad i forbindelse med planlegging av dekke og forsterkningstiltak. Vi kan følge utviklingen på spesielle strekninger over flere år, slik at de rette tiltakene kan foreskrives.

På landsoversikten for riksveger er Troms blant de aller beste fylkene, mens det motsatte er tilfelle når det gjelder jevnhet. På fylkesvegene finnes det ikke tilsvarende oversikter.

Olav Guldbrandsen bearbeider data. Fremstilling av kurveradius, tverrfall og spordybde



Registreringsbilen under vinterlige forhold

samme prinsipp som et ekkolodd. Når bjelken henger på langs under tilhengeren registreres jevnhet, og når den henger på tvers foran bilen registreres spor. Inne i bilen er det en elektronisk vater og en gyro. Disse brukes til registrering av tverrfall. Hastighet og sentrifugalkraft gir kurveradius, og dermed kravet til tverrfall. Vateren måler det tverrfallet som faktisk er på vege.

Alle data får en eksakt kilometrerings slik at vi vet nøyaktig hvor målingene er utført. Dette er viktig når målingene skal sammenlignes fra år til år. Alle målingene sames på en Pc, for de bearbeides og legges i vegdatabanken.

I Troms er det ca. 2800 km med fast dekke på riks- og fylkesvegene. Vi måler spor og tverrfall i en retning og



Maskiner og miljø - hånd i hånd

Tekst/foto: Lisa Sundstrøm

I alle år har vejen vært vårt hovedelement. Nå er også vegkanten blitt viktig for oss - så viktig at vi nedsetter ei egen gruppe for å ha omsorg for den. «Utstyr og metoder for miljøvennlig vegkantpleie» kalles prosjektet og består av mange menn og ei dame.

Det saken handler om er å teste ut, samtale om - og hjelpe hverandre med å finne godt og nyttig utstyr til alles nytte og glede. For å gjøre det samles erfaringer på allerede eksisterende utstyr samt nytt utstyr som er på markedet. I en skjønn forening av representanter fra ca. 10 ulike fylker pluss en del leverandører innen maskin-feltet blir kapasitet, egnethet, kostnader og estetiske inntrykk etter klipping diskutert.

For å bli med i den eksklusive gjengen bør man ha erfaringer fra det praktiske liv og ideer - samt tilhøre et fylke som har en eller annen slags maskin som tar seg av vegkantpleie. Det dreier seg med andre ord om å blande teori og praksis for å få ut et nyttig produkt.

Troms fylke er representert i prosjektet fordi vi har en kantklippemaskin kalt



Fra hostens møte i Tromsø. Mange miljøvennlige gutter og ei jente!

Buskis. I fjor ble kapasiteten og bruksmåten på vår maskin registrert. Slik kan andre dra nytte av våre erfaringer og supplere de med data som leverandørene presenterer.

Arbeidet i gruppa, som startet opp for ca. 2 år, skal på nyåret 1996 ende opp i en rapport/oversikt over hva som finnes av utstyr og hvilke tilbud vi har for kantpleie i dagens vegvesen.



Dagfinn Brønning Nilsen (Troms' representant i gruppa), Roar Støtterud, leder av gruppa og konsulent Knut Magne Reitan som skal sørge for det endelige, skriftlige produktet.

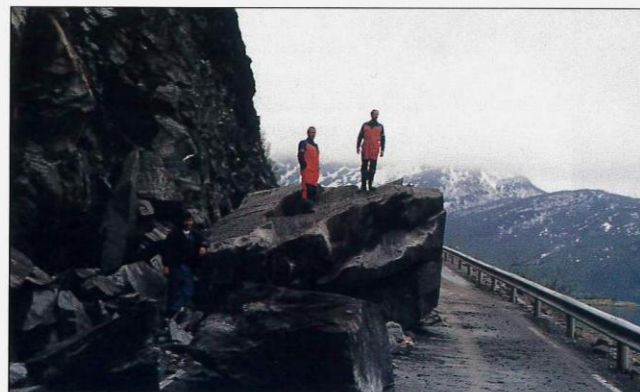
Alt godt kommer ovenfra.....eller.???

Foto: Roald Markussen

De største farene langs vårt vegnett er stort sett møtende trafikk eller glatte veier. Men noen ganger truer også farene fra «oven». I sommer opplevde rv. 825 mellom Masvik og Stræte (Grovfjord) et skikkelig steinras. Den største steinblokka var 12 meter lang, 4 meter bred og 3 meter høy. Da føles både bilen og menneskene forholdsvis små!!!!!!!!!!!!!!



Gunnar Sørensen og Jørgen Steen Hansen fra vegvesenet befærer området.



Nesten hele vegbredda er fylt av steinraset



Oppryddingsarbeid

FLOM OG VANNSKADER I KÅFJORDDALEN

Tekst: Anna Birkelund Foto: John Noble

Om kvelden den 6. juni i år kom det flomvarsel fra Kåfjorddalen. Elva «Nordjokka» oppe i dalen hadde endret løp. Deler av vegen var rasert. Fylkesvegen var oversvømmet og brua var i fare.

Vegvesenets ansvarlige i nordfylket ble varslet. Det gjaldt først og fremst å få elva tilbake i sitt vanlige leie slik at skadene ble mest mulig begrenset.

- Flommen kom utventet. Elva har vanligvis et dypt og stabilt leie, sier oppsynsmann John Noble fra Storslett veg- og trafikkstasjon. Han kom snart til og ledet arbeidet de første kritiske døgn.

- Årsaken til flommen var at stein og jordras hadde laget en demning oppe i fjellsida.

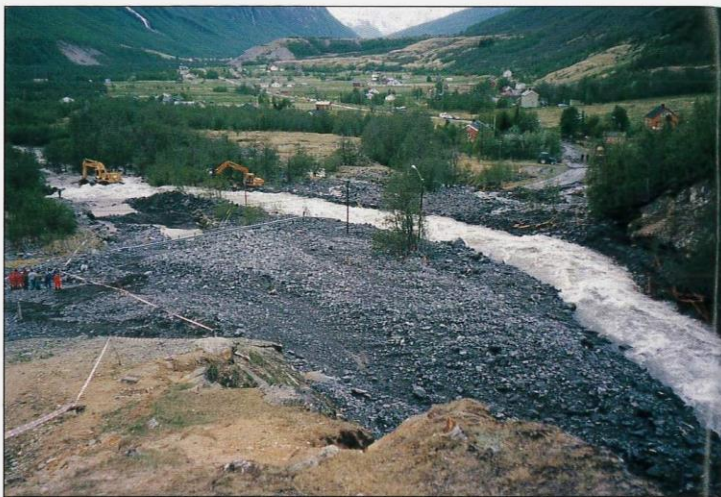
Da den brast kom kaskader av vann i kraft nedover og tok med seg betydelig med stein som igjen demmet opp for det vanlige leie ved brua. Vannet tok nytt leie, blant annet nedover fylkesvegen.

Førstehjelpsarbeidet tok et par døgn. Vi måtte grave opp det gamle elveleiet slik at vannet ble ledet tilbake. Fart i dette ble det først etter at vi fikk et par storegravemaskiner og hjullaster til hjelp.

Et par hus i nærheten fikk vann i kjellerne. Brannvesenet i Tromsø kom med spesialmaskiner for tømming og tørking.

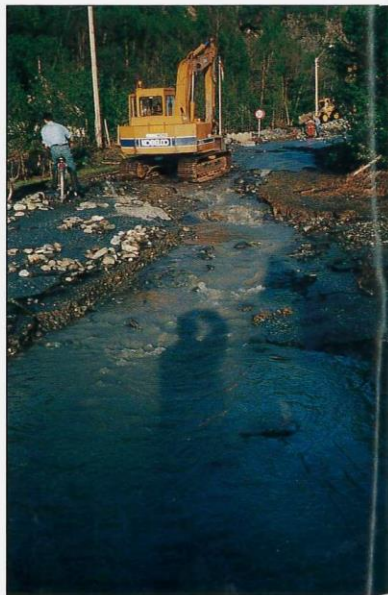
Vi savnet forresten vassdragsvesenet i oppryddingsarbeidet, sier Noble.

Hvile ble det lite av, men mat til mannskapet ble ordnet av et lokalt katastrofeteam.



Her gikk engang en veg

Elva har tatt overhånd



Brua ble stående like hel. Under arbeidet ble imidlertid rekkverket ødelagt en del.

Nå er fylkesvegen ned dalen utbedret i en lengde av ca 2 km. Totalt har utbedringen kostet ca. kr 700.000.

Vi har fått en liten pekepinn på hva de lenger sør i landet hadde å stri med i sommer.

Det er kraft i vannmasser, sier John Noble til slutt.

«Hvorfor ha fartskick med vennen i midnattsol når du kan dra på fisketur til Gryllefjord»

Tekst: Lisa Sundstrøm Foto: Lisa Sundstrøm/Torgrim Rath Olsen

Dette sa 18 år gamle Lasse Holdahl fra Kvaløysletta. Slik trakk han essensen ut av budskapet i «BRÅSTOPP I MIDNATTSOL».

Kampanjen mot utforkjøringsulykker ønsker nemlig at spenningen blir tatt ut på andre steder enn på gasspedalen. Så hvorfor ikke dra på fisketur til Gryllefjord.....

Lasse var et av de 452 svarene vi fikk da vi oppfordret til en poetisk vri på trafikkikkerheten.

Infofolder

I årets kampanje delte vi nemlig ut en informasjonsfolder. Folderen inneholder en enkel tekst, spørsmål og en svarslipp som gir innsenderen en T-skjorte.

Dessuten oppfordret vi til limerick eller dikt med tanker omkring trafikk-ulykker, fart og kameratpåvirkning. Premien for beste bidrag var en off-road-sykkel.

1995 er andre året det arrangeres kampanje mot utforkjøringsulykker i Nord-Norge. Initiativtakere er trafikkikkerhetsutvalgene og Statens vegvesen i de tre nordligste fylkene. Kampanjen er rettet mot ungdom i alderen 18-24 år. Det skyldes at denne aldersgruppen dominerer utforkjøringsulykkene.

Neste år roper vi atter en gang

BRÅSTOPP I MIDNATTSOL. For når midnattsola kryper over fjellene, vegene blir bare og gasspedalen så altfor god å trå på ber vi om å stoppe opp, tenke og ta ut gleden på andre måter enn på gasspedalen.



Den heldige sykkelvinner:
Lasse Holdahl



Vel blåst - årets kampanje
Edel Austlid (sekretær - TFTU),
Arvid Johnsgård (leder TFTU),
Lasse Holdahl (vinneren)
- og Lisa Sundstrøm (info)

Olav Nilsen - vegmann med et utrolig liv

Tekst: Olve Reiersen, Arkivfoto

Tidligere vegmester Olav Nilsen, Harstad døde 14. juni 1995. Han etterlot seg en beretning om sitt liv, og hans hustru har gitt tillatelse til å gjengi fra denne.

Olav Nilsen var født i Oksfjordhavn som sønn av en vegvokter. De fleste ungdommene i bygda dro på fiske men fordi Olav ikke var sjøsterk nok hadde han heller sesongarbeid i vegvesenet. Slik kom han tidlig i kontakt med vegetaten. I sine yngre år var han en meget habil og allsidig idrettsmann. På fotballbanen var han en av støttespillerne, først på Oksfjord i.l., deretter Nordreisa i.l. Men det var nok skiidretten som stod hans hjerte nærmest og det ble mange premier både i langrenn og hopp. Og skiferdighetene skulle bli gode å ha under sine Svalbardopphold under krigen.

Sommeren 1940 var han en tur i Tromsø og fortalte at turen resulterte i opphold på Svalbard.

Han hadde forresten søkt og fått plass på anleggslinja ved Oslo Elementærtekniske skole 1940-41 Han ville bli vegoppsynsman, men det fikk bare vente.

På Svalbard ble det jobb i gruvegangen, senere som konduktør på person-

og kulltogene. I fritiden opprettholdt han sin interesse for skiidretten.

Så skjer det - høsten 1941 kommer allierte sjøstridskrefter til Longyearbyen og den 3. september var alle evakuert med kurs for Storbritannia. Olav ble først stasjonert på Shetland i kledd flyvåpnetts uniform, men søkte seg snart over til hæren. Etter å ha drevet landgangs- og invasjonstrening på øya Isle of Man i Irskesjøen vinteren 1941/42, ble han overført til et marinekorps som for det meste besto av Svalbard-gutter. Noe ekstra var i gang. Det var ekspedisjonen «Fritham» som skulle forhindre tyskerne i å bruke Svalbard og dessuten etablere værværslings-tjeneste, som var særlig viktig for konvoytjenesten til Murmansk.

Om dette fortalte Olav Nilsen: «Ekspedisjonen med båtene isbryteren «Isbjørn» og ishavsskuta «Selis» la ut fra Skottland 30. april 1942, var innom Akureyri på Island den 7. mai, og kom til Grønnefjorden utenfor Barentsburg på Svalbard den 13. mai. Tilsammen var det 82 mann ombord. Under overfarten var det alarm som gjaldt fly, miner og ubåt, men til alt hell ble båtene ikke oppdaget.

Båtene hadde ikke annet enn lett luftskytts ombord, en 20 m/m, oerligkanon monteret på hver båt, dessuten maskingevær og rifler. Det var bra vær på turen, men allikevel sjø nok til at jeg var sjøsyk og «mata krabber» der jeg stod vakt ved oerligkanonen.

Vi var 3 stykker fra Oksfjordhamn, alle ombord på «Selis», og bodde i lasterommet på båten. Det var brødrene Ole og Aleksander (Alex) Larsen og meg. Ole og Alex var eldre og hadde ikke hatt vesentlig militær opplæring i Storbritannia, men de var meget allsidige og dyktige håndverkere.

Den 13. mai kom et tysk Ju 88-fly over Grønnefjorden og fløy inn Isfjorden, og vi var klar over at dette var et rekognoseringsfly.

Kvelden var fin med sol og stille.



Olav Nilsen - vegmann i 41 år!

Isbryteren «Isbjørn» brøt opp isen som var ganske tykk, og «Selis» fulgte etter i råka. Jeg hadde frivakt, Ole og Alex hadde vakt. Alex var urolig, jeg byttet vakt med ham. Alex med andre som hadde frivakt gikk på land, til russebyen Barentsburg som lå ca. 1 km fra båtene.

Det var litt over midnatt, torsdag den 14. mai, da kom det fire store Focke-Wulf 4-motors bombe-fly i lav høyde etter hverandre inn fjorden. Flyene gikk til angrep med bomber, maskinkanoner og mitraljøser. Fra båtene ble det skutt med det luftskytset de hadde.

Jeg var bak på «Selis» og skjøt med maskingevær mot flyene, men det hjalp lite mot det som flyene hadde å fare med. «Isbjørn» fikk fulltreffer midtskips, og gikk ned med 11 mann. «Selis» ble truffet av brannbomber og brant lenge før den sank.

Da skuta begynte å brenne, hoppet jeg fra rekka - rakk ikke fast is, og gikk hodestups i råka, men klarte å svømme slik at jeg kom meg opp på fast is der jeg søkte å dekke meg mellom små skruis mot skuddene fra flyene.

Jeg fant snart ut at det var best å ligge stille som om jeg var død. Flyene fløy over oss som lå på isen, og skjøt på alt som viste tegn til liv.

Etter at alle flyene var borte, kom jeg

meg ombord i den brennende «Selis» og hentet gevær, ski, ryggsekk og ammunisjon som jeg hadde plassert helt bak på båtdekket; også skinnlue som fløt i råka. Alt var livsviktig for å overleve.

Jeg hadde vært heldig som bare hadde blitt truffet av streifskudd i klærne, og av små splinter i bena, og hadde tørre klær i ryggsekken. En av mine medsoldater trodde han så syner da han så meg på land, for det siste han så var skosålene mine da jeg gled på rekka og gikk på hodet i råka.

Det ble en strabasøs vår, sommer og høst med mange og lange patruljeturer. Den første turen gikk allerede 16. mai fra Barentsburg til Longyearbyen (6 mil), vi var fire mann og hadde to geværer. Vi fant tyskere i Longyearbyen, og måtte returnere til Barentsburg. Dette hadde vi ikke regnet med. Jeg var lite i Barentsburg hvor de fleste holdt til. Noen var dratt til Sveagruba, der de på turen mistet en mann i en bresprekk.

Jeg, sammen med 2-3 andre hadde utgangspunkt fra Kap Laila og Svenskehuset (ca. halvvegs mellom Barentsburg og Longyearbyen) hvorfra vi patruljerte mot Longyearbyen. Jeg har skrevet i min dagbok at jeg gikk ca. 800 km på ski denne våren, alltid med ryggsekk og gevær, og på utkikk etter tyskere fra Longyearbyen. Tyske fly fra Banak i Finnmark var vår verste fiende, de var ofte etter oss og skisporene våre. Vi flyttet til Longyearbyen ca. midt i juli etter at en ny ekspedisjon var kommet opp fra Storbritannia. Tyskerne var da evakuert fra Longyearbyen hvor de hadde hatt værtjeneste.

I september 1942 kom det opp forsterkninger fra Storbritannia, radioforbindelse ble etablert, og våpen monteret både i Barentsburg og Longyearbyen. De fleste fra Fritham-ekspedisjonen fikk avløsning og reiste til Storbritannia, men jeg fikk ikke avløsning og måtte bli over vinteren. Jeg fikk sersjants grad, og ble stasjonert i Longyearbyen sammen med gode krigskamerater, og vi opplevde både vonde og gode dager før jeg i juni 1943 fikk avløsning og ble sendt til Storbritannia.»

Endelig en måneds ferie i England. Deretter nye runder med kurs og befalsopplæring og plutselig befant Olav seg ombord i ubåten HMS «Seadog» sammen med to kapteiner,

én fenrik, én lege og fire telegrafister fra de norske styrkene. De gikk i land ved Sveagruba 24. september 1943. Da hadde de tyske slagskipene «Scharnhorst» og «Tirpitz» pluss ni jagere i mellomtiden nærmest gjort rent bord i Longyearbyen og Barentsburg. Ni mann av den norske styrken var falt og 41 tatt til fange.

Det ble en vinter med mange patruljeturer og vaktjeneste på Hotelneset og Reveneset. En blindtarmbetennelse brakte Olav på operasjonsbordet og legen og hans assistenter med både telegrafist- og kokkeerfaringer fikset dette så godt som noe sykehus, og før vinteren var omme hadde Olav vunnet et 30 km langrenn.



Fra veteranreff i Longyearbyen i 1994 - 50 år etter oppholdet på øygruppen! Olav Nilsen midt foran.

Den 20. juni 1944 var det endelig avløsning. Krysseren «Jamaica» tok Olav og hans krigskamerater til Storbritannia. Nå syntes Olav det kunne være nok Svalbard og håpet på at neste oppdrag ble hjem til Norge. Etter en velfortjent ferie var det mer trening, befalsøvelser og instruktørtjeneste med stasjon i St. Andrews i Skottland.

Så fortalte Olav: «I april 1945 var jeg og fenrik Ramberg fra Vesterålen utplassert ved en engelsk avdeling i England, da vi hastig ble innkalt til St. Andrews hvor vi fikk utlevert koffert og sivile klær (dress og kappe). Noe ekstra var på gang. Vi var fem menn og en dame

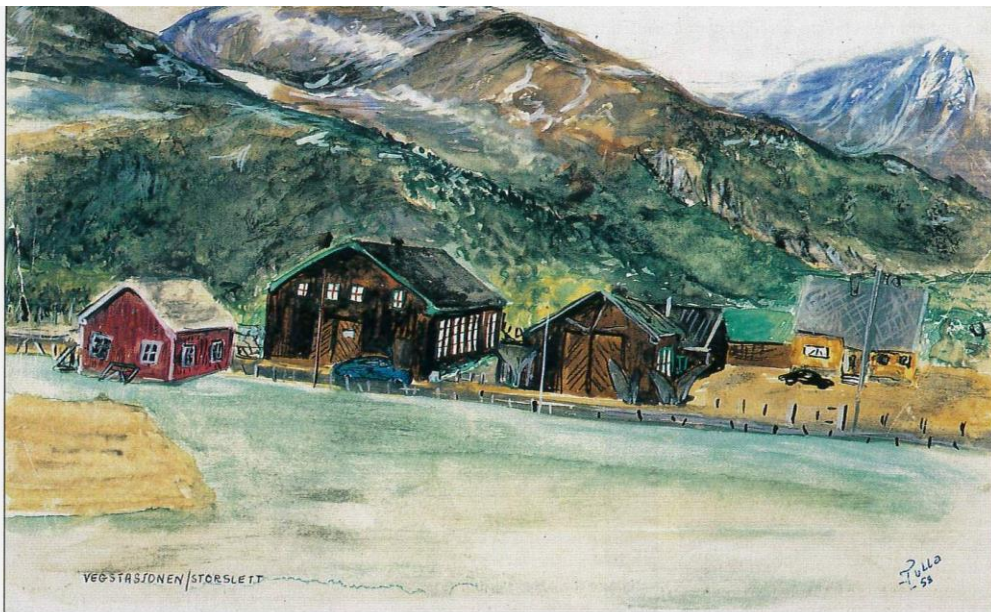
(frk. Giæver) som skulle sendes til Sverige for å bli tilknyttet de norske tropper der, og være med på innmarsjen til Norge, for senere å tjenestegjøre ved norske avdelinger som ville bli innkalt til tjeneste ved DKN. Etter flere forsøk var været endelig bra, og kurerflyet tok av fra flystasjonen Luechars i Skottland om natten mellom 1. og 2. mai 1945, og målet var Bromma flyplass i Sverige. Flyet var et 2 motors landfly, Lockheed Hudson og seks passasjerene var sivilkledde, og hadde uniformen i kofferten. Jeg minnes stillheten mellom oss passasjerene når vi visste at vi fløy over Norge, det var ennå krig. Vi kom ikke til Bromma. - Flyet fikk

ikke forbindelse med Bromma, og havnet helt opp i Bottenviken utenfor Sikeå, hvor det måtte lande på sjøen. Vi leste i svenske aviser etterpå at tysk spionasje var avslørt på Bromma flyplass.

Vi kan takke flyernes dyktighet for at vi reddet livet ved landingen. Vi svømte ut av flyet etter landingen gjennom flydøra som var slått ut av flygerne før vi landet. Bensintankene var tomme, og flyet holdt seg flytende i ca. 5 minutter før det sank. For meg ble det vanskelig, da flytevesten jeg hadde på meg ikke fungerte, men vi var enige om «at den drukner ikke som henges skal». Ferden gikk til Stockholm, og videre



Olav Nilsens møte med hjemplassen i Oksfjord etter krigen. Barndomshjemmet var brent. Huset i bakgrunnen var et provisorium som ble benyttet inntil nytt ble bygget.



Maleri over vegstasjonen på Storslett slik den så ut i «gamle dager». Her bodde Olav Nilsen i 1948 sammen med tre andre vegfolk på et rom! I tillegg var rommet kjøkken, spiserom og oppholdsrom. På kokkerommet hadde Olve Reiersen kasserekontor. Ved siden av vegstasjonen var det smie og redskapsskur. I det gule huset i bakgrunnen bodde både Olve Reiersen og Olav Nilsen ei tid. Maleriet er tegnet av Tulla, søster til Olav Nilsens hustru Marie.

sammen med norske militære styrker til Kiruna - Abisko - Narvik 8. mai 1945. Fra Narvik om Harstad med hurtigruteskipet «Lofoten», som trottetransportskip til Tromsø. 17. mai 1945 i Tromsø var noe av det største jeg har vært med på, der vi feiret et fritt Norge.» Og da høsten kom, ble det endelig tid for Olav å ta fatt på utdannelsen han hadde sett fram til i 1940 for å nå målet - å bli oppsynsmann i vegvesenet.



Fra Kvenangsfjellet på 50-tallet. Olav Nilsen betrakter nybrytet veg!

Vegmannen Olav Nilsen

var med på gjenoppbygginga av Nord-Troms etter krigen, men sommeren 1947 fikk han jobb i vegvesenet som assistent hos oppsynsmann Martin Nilsen fra Nordreisa. I de fem neste årene ble det utført mange store arbeidsoppdrag på vegsektoren. Gjenoppbygging av bruer og vegger etter tyskernes ødeleggelse var

viktige. Dessuten ble det en del nye fergeleier. Ellers var det store veglegg som Olderdalen- Birtavarre, Samuelsberg - Birtavarre og Langslett - Hamneidet. Lokalbefolkninga bidro med stor arbeidsinnsats til tider var det ca. 100 mann i sysselsettingsarbeid. For øvrig ble vegstasjonen på Storslett

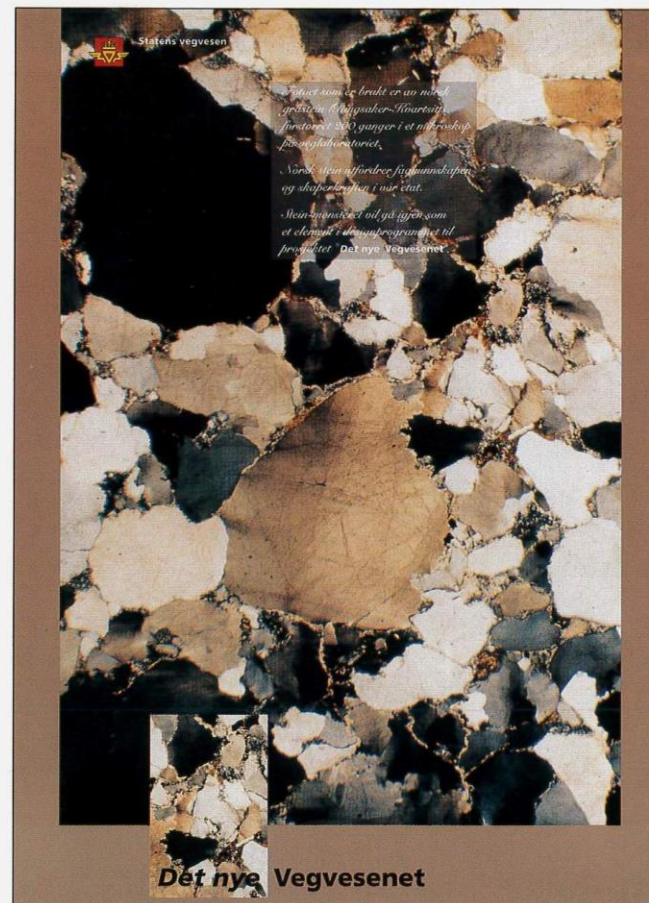
etablert i denne tida. Etter opphold i Nord-Trøndelag i 4 år kom han tilbake til vegvesenet Troms i 1956 som oppsynsmann. Oppsynsmannstjenesten var krevende med tilsyn ute på arbeidsplassene, stikking, flising, utskrivning av akkordsedler, oppgjør, innkvartering, sykkasse, transport, redskaper og mer til. Av og til var det besøk av avdelingsingeniøren fra vegkontoret i Tromsø. Dessuten var vegkassereren hver 14 dag ute og lønnet folkene med forskudd og oppgjør når akkordene var ferdige oppgjort. Det ble ikke alltid bare 8 timers arbeidsdag når sysselsettingsmidlene skulle fordeles i tillegg til ordinære bevilninger. «Men arbeidsfolkene var gode og arbeidvillige, det samme var vegvokterne. Arbeidsforholdene og miljøet i vegvesenet var meget godt, og yrkesstoltheten var fremtredende» sa Olav. Da vegmesterstillingene ble opprettet i vegvesenet i 1967 ble Olav Nilsen vegmester i område 1, Harstad. Her tjenestegjorde han til han i 1985 gikk av med pensjon. Da hadde han «avtjent» 41 år i vegvesenets tjeneste.

Et ekte steinbilde.....

Tekst/Foto: Kjell Robertsen

Steinbilder er *in* i Statens vegvesen, og det er mye god kunst når man kommer tett innpå enkelte bergarter.

Dette bildet er tatt på strekningen mellom Brandvoll og Setermoen på E6. Dekket som ligger her er ei overflatebehandling. Bildet er tatt på en overskyet og fuktig høstdag, og under slike forhold kommer farger og kontraster godt fram.



Vegvesenets nye profil

Det steinbildet som brukes i vegvesenets nye profilering (publikasjoner, brosjyrer m.m.) er produsert på en spesiell måte. Det sages ut et stykke av en bergart på størrelse med et lite viskelær. Dette slipes til det er så tynt at det er gjennomskiktig (< 0,1 mm). Tynnslipet studeres så i et polarisasjonsmikroskop som har polarisert lys. Det vil si at det bare slippes gjennom lys som svinger i et plan (på samme måte som i polaroidbriller). Det man da ser er de enkelte mineralene som har forskjellige optiske egenskaper. Dette brukes blant annet til å bestemme bergartstype. Mange mineraler skifter farge etter hvert som de dreies rundt i mikroskopet, og dette kan gi de mest fantastiske opplevelser.

Det nye Vegvesenet

Pensjonistturer

Finnsnes turen

Tekst/foto: Anna Birkelund

Været var heller dårlig, men sang-gleden var det ingenting å si på da vegvesenets pensjonerte tjenestemenn var på tur.

Start fra Finnsnes vegstasjon

22. august var det duket til dagstur for vegfolk i Finnsnes- og Senja-området. Turen gikk til Andørja og Rolla i Ibestad kommune.

Det var stor oppslutning, og to busser fra TIRB måtte rekvireres.

Vi hadde på forhånd tatt kontakt med pensjonistforeninga i Hamnvik. De serverte oss lunsj på aktivitetshuset og de guidet oss fra Mjøsundbrua og rundt på Rolla og Ibestad. Det var en hyggelig opplevelse!

Om turen gikk fra Nordkjosbotn

For pensjonerte vegfolk i Nordkjosbotn og Lyngen-området gikk turen til Nordreisa og Kvængsfjellet 24. august..

Vi startet tidlig fra Nordkjosbotn vegstasjon for å nå ferga over Lyngen-fjorden.

Fra Storslett tok vi av fra E6 og kjørte opp Reisadalen.

Vi var innom Tørrfosstunet som er halvveis oppe i dagen. Dette er en fredet gårdsbruk som drives av Nord-Troms Museum. Her fikk vi blant annet smake på hjemlagd gomme og nystekt brød.

En tur innom Nordreisa Tønnefabrikk rakk vi også. En liten, men effektiv familiebedrift som lager tønner av forskjellige trevirke.

Lunsjen smakte fortreffelig.



Brødrene Daniel og Kåre Olsen med sine fruer som for øvrig er søstre.

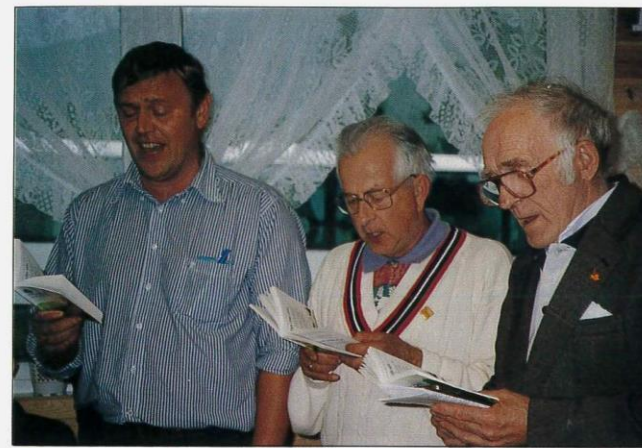
Lunsjen inntok vi på Gildetun, Kvængsfjellet, før vi tok veien hjemover.

Neste tur

Neste år er det vegfolk tilhørende Harstad og Bardu som vil få tilbud om tur. Det eneste forbehold er at det også til neste år blir bevilget penger av den årlige velferdspotten for vegvesen-tilsatte.

2 dagers tur

Det er mange som har uttrykt ønske om 2 dagers tur. Vi arrangerer gjerne overnattingstur. Dette kommer til å koste mer fordi hver enkelt deltaker må betale litt ekstra. Men har du forslag om hvor turen skal gå, kan du ringe Anna Birkelund på vegkontoret.



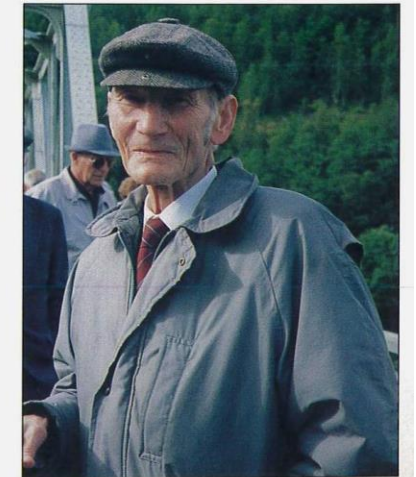
Tre syngende, glade gutter: Hans Takoy, Sigfred Jakobsen og Daniel Olsen

Balsfjord-turen



Isak Hansen, Kvesmenes

Fra Tørrfoss-tunet i Nordreisa-dalen





Arvid Andersen og
bussjåfør Nita Olsen fra Lyngseidet

Tapt - men funnet!!

SAVNER DU JAKKEN DIN??????????????

På busstur med pensjonistene fra Finnsnesområdet i august ble det i en buss gjenglemt en pen og dyr fritidsjakke.

Det er ikke kommet noen henvendelser til veg-

stasjonen på Finnsnes.

Men jakken den lever i beste velgående - i lengsel etter sin eier.

Rasteplass til begjær!!!

I forbindelse med utbedring av E6 i Nord-Troms ble det anlagt rasteplass i Straumfjordbotn i Nordreisa. En praktisk og moderne rasteplass som også er et syn for øyet. Den er mye brukt - også til overnatting både av folk med campingbiler og telt (til glede for noen og irritasjon for andre!!).

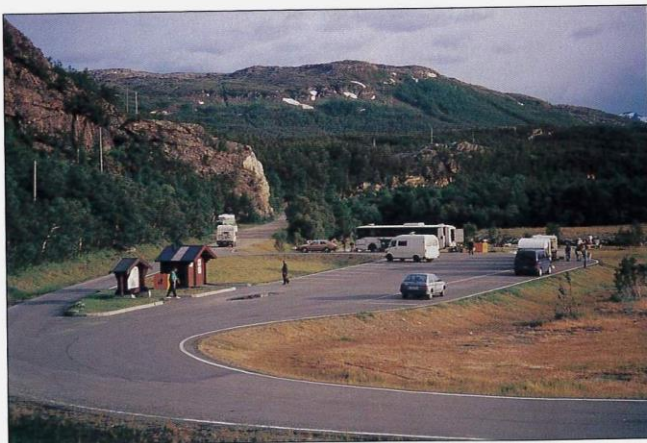


Foto: Anna Birkelund

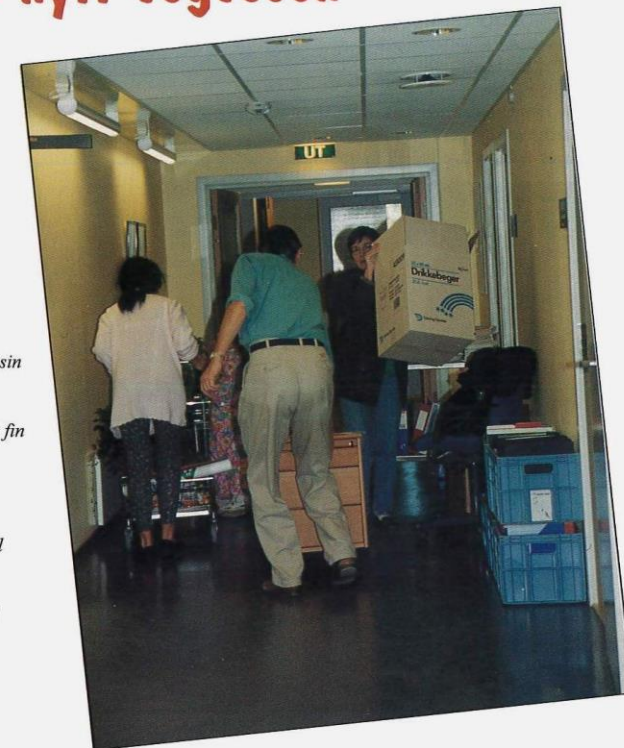
Fra gammelt til nytt vegvesen

Foto: Lisa Sundstrøm

Hvor er mappa mi
hvor er trappa mi
hvor er eska som jeg hadde fire binders i
hvor er saks og penn
og min gamle venn
hvor er stolen som jeg pleide hvile rompa i
jeg er sikker på jeg hadde den i går

Hvor er labben din
hvor er jobben min
hvor er Olas, hvor er Karis, hvor er nabo'n sin
hvor er tape og mus
og mitt kaffekrus
hvor er gummiplanten som jeg hadde fått så fin
jeg er sikker på jeg hadde den i går

Hvor er neglefil
hvor er tjen'stebil
hvor er heisen som jeg brukte både fra og til
hvor er telefax
jeg må ha den straks
hvor er sjefen som jeg alltid pleide klage til
jeg er sikker på jeg hadde han i går



Apropos «Det nye Vegvesenet»
Hvor skal vi hen?
spurte Brumm og
skyndte seg etter ham:
Ingensteder, sa Kristoffer
Robin,
og så gikk de dit.....



(sakset fra «Vegposten» Sør-Trøndelag)

Velkommen i nytt vegvesen

Foto: Lisa Sundstrøm/Svein Paulsen/Anne-Mari Båtnes

I løpet av høsten har vi markert overgangen til ny organisasjon med festlige sammenkomster i hele fylket. Her bringer vi billedlige utdrag fra feiringa i inne- og utedrift.



Velkommen til «maktens tinde» med mye makt og ingen midler.....sa vegsjefen da han slapp resten av «bølgingen» gjennom stabens og administrasjonsavdelingas område i 4. etasje.



En herlig innvielsesfest med ballonger, festtaler, konkurranser og sang. Her drar trafikksjef Trond på motorsykkeltur med Bente i korridoren

Fortsatt en mannsdominert etat??? Gutta flokket seg til hverandre under middagen og markerte sin inntreden i ny organisasjon!!!!!!

Vegkontoret



Finnsnes veg- og trafikkstasjon



En lystig trafikkjeng: Aud, Odd Arne, Ragnhild og Andreas



Til bords med Norvald, Ashjorn og Edmund



Det nye vegvesenet ønskes velkommen av trafikk og produksjon på Finnsnes hotell

Storslett veg- og trafikkstasjon

feiret den nye organisasjonen med god oppslutning og god mat og drikke.

De hadde til og med egen kake for anledningen!!

Folk hygget seg langt ut i de små timer melder Anne Marie fra stasjonen.

(hvem vet om de ennå er kommet hjem)!!



Arne, Nils og Olaf



«Det nye vegvesen-kake»

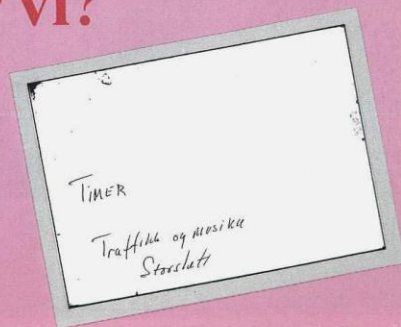


Asle og Anne-Mari

Hvem er vi? Hvor går vi? Hva heter vi?

Statens vegvesen er vegvesenet, biltilsynet, trafikkstasjoner, vegstasjoner, vegkontoret, vegsentralen - kort sagt en underlig blanding av gammelt og nytt.....med betegnelser som kan gjøre de fleste av oss mer forvirret enn vi egentlig har behov for. Men noen har tatt skeia i egen hand og skapt sin egen betegnelse.....og hvorfor ikke.....

Det høres da både opplysende og trivelig ut ...og kanskje noe til etterfølgelse for de som fortsatt sysler med hva vi skal kalle oss.....



Lisa

ÅRETS GOL-TURNERING

Tekst: Tore G. Karlsen Foto: Liss Lauritzen

Som vanlig ble det i tradisjonens tro arrangert «Hallingkast» på Gol, som er vegvesenets interne håndballturnering. Denne avvikles som kjent i helgen mellom september og oktober. Årets turnering var den 24 i rekken, og det betyr at i 1996 skal det markeres et 25-års jubileum.

Troms fylke skulle i utgangspunktet delta med dame og herrelag. Dette viste seg noe vanskelig da flere spillere på begge sider måtte melde frafall. Problemet med å få nok deltakere var i år spesielt vanskelig, men det er vel noe som ligger i tiden at folk blir mer opptatt på forskjellige områder. Det endte med at vi stilte med et mixa-lag som besto av to damer og åtte herrer. Med andre ord, herrelag med kvinnelig forsterkning.

Før vi reiste avgårde ble det trent en god del, slik at vi kunne stille rimelig forberedt til oppgaven. Vi var satt opp i gruppe med Østfold og Telemark, to kjente og fryktede motstandere. Men vi lot oss ikke skremme. Helt bevisst la vi ambisjonsnivået meget lavt etter at vi hadde tatt en gjennomgang av spillematerialet. Naturlig!



Mixalag fra Troms. (= Liss) - og Trine fra Finnmark

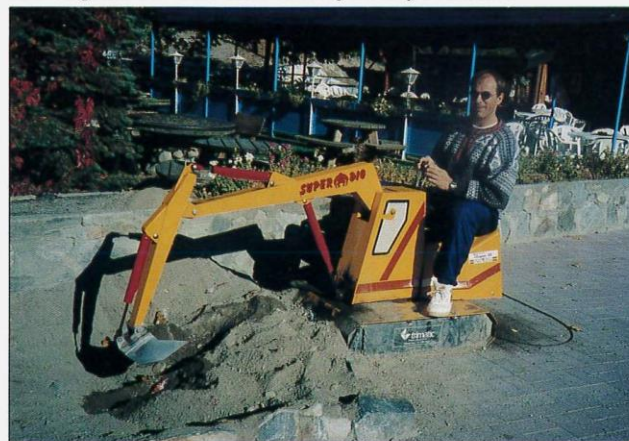
Den første kampen spilte vi mot Østfold. Vi klarte faktisk å få en ledelse, men det lignet seg ut slik at vi til slutt sto bokført med sluttsiffer 6-6. Dette var bedre enn ventet. Vi takket for kampen som vi burde vunnet og så frem til neste kamp to timer senere samme dag.

Den neste kampen var mot Hedmark. I første del av kampen inntok vi en god ledelse, men så begynte det å hagle med utvisninger. I en periode hadde vi

flere spillere på utvisningsbenken en på banen. Da ble vi hentet inn, men vi kjempet tappert, satte inn Liss som skåret et noe overraskende mål, men ikke desto morsommere. Lagene fulgte hverandre som skygger, men med alle utvisningene måtte vi oppleve at Hedmark slo oss med ett mål. Sluttresultat 6-7.

Sett under ett tror jeg at årets turnering er en av de beste vi har gjennomført. Dette sett i forhold til at vi skåret 12 mål på to kamper. Det mener jeg at vi skal være vel fornøyd med, sett ut fra de spillerene vi kunne stille med.

Turneringa besto av ulike aktiviteter. Rolf Hillesøy i «aktivitet»



For å si litt om hvordan øvrige lag gjorde det, er det vel nærliggende å da tenke på våre kolleger i Nordland og Finnmark. På herresiden har Finnmark vært turneringens vinner i de tre siste år, så mange regnet nok dem som favoritter denne gangen også. Men det viste seg at flere av de sentrale spillerne har lagt opp, så de kom ikke så langt denne gangen.

Derimot var det Nordland som skulle reise den berømlige kjerringa. Anført av et drivende engasjement, gikk de seirende fra runde til runde. Jeg avslutter det hele med å gratulere Nordland som årets vinnere på herresiden og Vest-Agder på damesiden.

**Bli med i idrettslaget
- du også!**

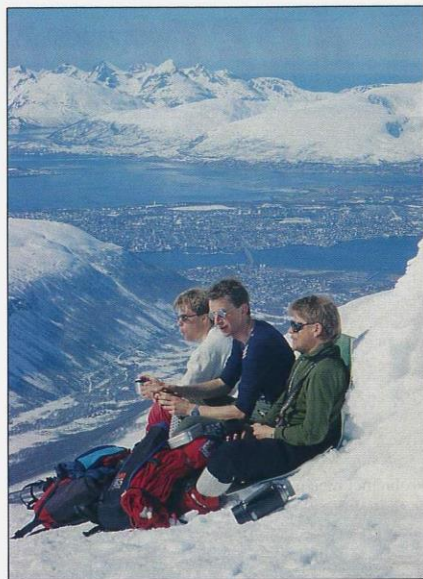


Foto: Ole-André Helgaas

EN NY ÅRLIG TRADISJON - «TROMSØJENTA»

Tekst: Bente Skogdal Johnsen Foto: Lisa Sundstrøm og ukjent tilskuer

For fjerde året på rad har jentene i vegvesenet, (beklageligvis stort sett bare jenter fra vegkontoret), vært med i det 5 km lange løpet på Tromsøya.

I år var vi 28 «små» og «store» jenter påmeldt. Noen svært få av oss løp. De aller fleste tok det som en sosial marsj i fin natur og med strålende blide fjes både i og utenfor løypa.

Vi markerte oss godt i løypa i vegvesenets kjeledresser, og prøvde på denne måten også å «profilere» arbeidsplassen vår!



Ved startstreken

For - under marsjen gikk vi og gledet oss til kvelden Guttene våre på vegkontoret arrangerte nemlig alle tiders fisketur med nogo attåt. Etter at vi hadde passert målstreken kom de med buss og hentet oss til en kjempeskveld på «bøljan blå»..... så kom igjen alle jenter - neste år blir vi enda flere med fra hele vegvesenet!



Full gange!!

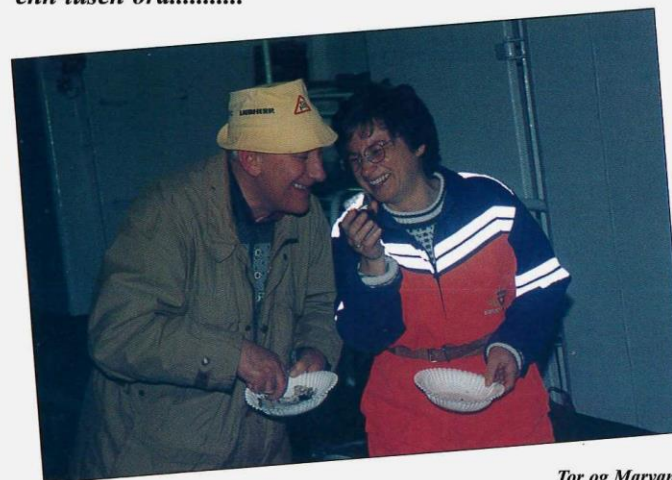
Fra fisketuren - etter «Tromsø- jenta»

Foto: Lisa Sundstrøm

Når bilder sier mer
enn tusen ord.....



Edel og Bente



Tor og Maryann



Også i år vant Liss fiskekonkurransen

Vegstikka-sekken

gikk denne gangen til Halvor Furnes. I Vegstikka nr. 2 tipset han oss med idé og bilder om en av anleggsfolkene som i vinter arbeidet på Grytøya.

Halvor berømmes spesielt fordi han med dette tipset ville sette søkelyset på arbeid over fylkesgrensene. Selv om arbeidsvegen er lang ga artikkelen oss et innblikk i hva en slik utveksling av folk innen etaten også kan bety på positiv måte. Vi lærer mer om hverandre, både på det menneskelige og det arbeidsmessige planet.

Vegstikka får stadig tips, ideer og gode bidrag. I neste nummer får du vite hvem som gikk av med «seieren» i dette nummer av bedriftsbladet vårt.



Ferieminner

Vegstikka gikk frimodig ut og ba om ferieminner i tekst eller bilder...slik at vi kunne glede hverandre med gode opplevelser.

Og svar fikk vi: **Gerd Giæver** på trafikkstasjonen i Tromsø reiser kort for å oppleve sitt ferieparadis. Kattfjord ytre er et av hennes fineste ferieminner. Bildet er tatt en lørdags kveld i juli, den eneste dagen det var sommervær. Her har Gerd sitt ferie-paradis fra i midten av mai til i midten av september.



HUNDELIV

Tekst/foto: Anna Birkelund

Med hver sin hund og med dyreblod og elgskanke som rekvisitter kunne en lure på hva de drev på med, John Noble og Margit Pedersen. De jobber begge på Storslett veg- og trafikkstasjon. Det visste vi.

Men John er også en ivig elgjeger. Et jaktlag må ha en elghund, og den må trenes opp skal den bli god.

Margit har en golden retriever. Hun trener sammen med John. Selv om hunden ikke skal på elgjakt, kan det være bra å trene på spor.



Med vegvesenet i tankene

To the promised land

Tekst/foto: Lisa Sundstrøm

En flyreise på 9 timer, et helt Atlanterhav hjem til Norge og 4 uker borte fra vegetaten hjelper ikke stort. Vegvesenet er i tankene - særlig når 600 mil på 2 uker tilbakelegges på det amerikanske og Canadiske vegnettet. Gjennom 8 stater og deler av Canada gikk ferden, forbi og omkring de 5 største innsjøene i en gjennomsnittlig varme på 35 grader. Da er det godt å ferdes i en «Van» med air-condition, 7 sitteplasser til 4 personer - og med en bensinpris på ca. 2 kr literen.

«En pølse med brød»



Med privatbil i bagasjen

Tross inntrykkene fra Niagarafossens bulder og brak, storbyenes mange kjøpesenter, en dag på Ford-museet i Detroit, restaurantpriser til en tredjedel

av norske forhold, Lewisbukser til under 100-lappen, 10 felt-kjørebane og et uvær med tornado som skremte vannet av undertegnede — så er det

livet på og omkring vegene som stadig kommer tilbake.

Ingenting er umulig i USA - heller ikke at «en pølse med brød» passerer på hight-wayen i kjørefeltet ved siden av. Reklame er reklame - så hvorfor ikke bygge bilen som ei pølse!

I Skandinavia oversvømmes vi av tyske bobiler med kano og sykkel på taket. I USA møtte vi bobiler på størrelse med to eneboliger med privatbilen hengende bak. Hvorfor ta sykkelen med på ferie når det er mer behagelig med bilen?

Alt er stort i Amerika. Så sier i hvertfall reklamen. Derfor måtte verdens største hengebru oppleves -



The Mackinac Bridge - verdens største hengebru

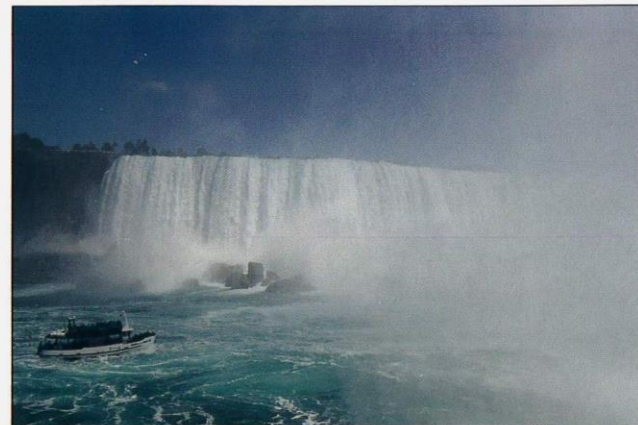
The Mackinac Bridge. Den binder sammen staten Michigan. Bruer og dokker mellom innsjøene er ellers turistattraksjoner i denne delen av USA. For en nordboer med vann, bruer og hurtigruta omkring seg tilhører dette hverdagen. Skjønt litt stort er det når skip på flere tusen tonn passerer «gjennom» riksvegen.

Ellers var ulike former for skilting en opplevelse til ettertanke. Spesielt merking av vegarbeid var informativt og underholdene. Enkelt men lettfattelig når det triste ansiktet går over til et smilende fjes etter endt vegarbeid.

? sier amerikanerne når det er noe de undres over. ? betyr informasjon. Med andre ord - har du noe å spørre omså følg tegnet!!

Og tegnene fulgte viover alt, inn og ut av byer, til høyre og venstre, øst og vest. De var i overflod.....liksom vegene. 10 felts veg utenfor Chicago bekymret mitt norske hjerte, men med amerikansk bilfører og kartleser konsentrerte jeg meg om utsikten. Toronto var en positiv opplevelse med sitt mangfold av nasjoner, Cleveland var en lidelse med stress-trafikk og bilraning. Detroit var som en skikkelig bilby skal være: fylt opp av biler. Minneapolis/St. Paul var en studie i historie og framtidssvisjoner med lokalkjente guider. Og ellers var nasjonalparkene i Canada frisoner i en ellers stresset hverdag.

Lisa - et sted ombord i båten under Niagarafossen



Men den store drømmen ble virkelighet - Niagarafossen. Etter å ha vært under den, inni den, over den - både dag og natt - kom vegvesenet litt på avstand. Dette tross trafikkkaos og overfylte sightseeingbusser. For Niagara - den er både større og mer imponerende enn selv det beste PR-produkt kan presentere. Ikke rart at USA blir kalt «the promised land».



Vafler - et middel til god kommunikasjon

I det nye vegvesenet er alt blitt så mye bedre. Avdelingene søker etter en egen profil og inkluderer i dette omtanke for sine kolleger. Og som et godt foregangseksempel er utbyggingsjef Torbjørn Naimak. Han steiker nemlig vafler til sine ansatte på fredags ettermiddag. Dette for å styrke samhold, møtes i mer uformell sammenheng - kort sagt BRY SEG OM HVER-ANDRE!!
Godt tiltak til etterfølgelse????????!!!!!!!

Hilsen Lisa (som må ty til tørr kavring på et ensomt kontor etter at ass. vegsjef stillingen ble nedlagt)



Mobil-telefonen en kjær gjenstand!

Det følte i hvertfall Tore Gunnar på vegkontoret da hans 7-årige sønn Bjørn - Tore kom hjem fra ferie med en «ekte» mobiltelefon fra «steinalderen». Funnet er gjort i Sverige og hva kunne vel glede en mobiltelefon-gal pappa mer enn akkurat en ny mobilelefon (selvfunnet og selvpåtegnet).



Foto: Bente/Lisa

Rettelse

Vi skreiv i forrige nummer at flyet på bildet ble skutt ned på Bukkemyra under krigen. Korrekt er at det falt ned på Fjordbotneidet mellom Lavangen og Gratangen - så vidt over kommunegrensa til Gratangen. Flyvraket var et populært turmål for lavangsværingene både sommer og vinter helt til noen fra Gratangen fjernet restene en eller annen gang på 60-tallet. Dette forteller Elling Ellingsen i Lavangen til Vegstikka.



*Der det er liv er det håp –
det vokser og gror på
Skattørsundet bru.*



Foto: Kjetil Løding

*Dersom utgiftene til vindmøler på
bruene blir for kostbare – hvorfor
ikke lage de selv?*

*Materiale:
En kost + et klede*



Foto: Kjetil Løding

Minneord - Per Gunnarsen

Det var med sorg og vantro vi mottok meldingen om at en av Troms vegvesens mest markante medarbeidere, overingeniør Per Gunnarsen var gått bort, bare 58 år gammel.

Per ble født 1. august 1937 i Foldvik i Gratangen. Bare 6 år gammel mistet Per og hans 3 år eldre bror sin mor i en tragisk ulykke. Faren giftet seg senere på nytt og Per vokste opp i trygge omgivelser og fikk også 4 halvsøsken.

Som så mange unggutter i Foldvik begynte Per sitt yrkesaktive liv på sjøen. Sin første tur «på not» gjorde han rett etter konfirmasjonen. Senere ble det flere turer på selfangst og sildefiske med kjente båter fra Foldvik som «Asbjørn» og «Myregga». Et forhold som var kjent i miljøet var at båtene Per reiste med alltid var heldige og gjorde gode turer.

I perioden 1952-59 hadde han mange jern i ilden. Det ble yrkesskole i 1955 (Tømmer), handelsskole i 1956, militærtjeneste, linjebygging i NVEV i tillegg til turene på sjøen.

I 1960 la Per definitivt sjølivet bak seg og startet på teknisk utdanning i anleggssektoren. Først elementærteknisk skole i 1961 og kontrollarbeid i 1 ½ år på Rombaksbrua. Senere ingeniørhøgskole i Gøteborg.

Våren 1967 ble Per ansatt på Troms vegkontor hvor han ble til han døde 19. oktober 1995.

Per var hele tiden tilknyttet anleggsavdelinga. De første årene var han engasjert med driftsplanlegging, kapasitetsstudier og kalkyler. Etter hvert ble han tilknyttet planlegging, bygging og kontroll av bruer og fergekaier. Senere ble han forfremmet til anleggsbestyrer og distriktsleder med Nord-Troms som distrikt.

Per var solid i alle betydninger av ordet. Han var faglig dyktig og helt gjennom redelig i all sin ferd. Han var alltid opptatt av å gjøre en så god jobb som mulig. Det som var viktig for vegvesenet var også viktig for Per. Disse egenskapene gjorde at man kunne være trygg på at de oppgavene Per fikk seg tildelt, der var man garantert et godt resultat både teknisk og økonomisk. Gjennom

sine personlige egenskaper og faglige dyktighet hadde Per en betydelig posisjon innen anleggsmiljøet i Troms og vi er mange som vil savne han.

Selv om Per hadde mange ulike oppgaver var det bru- og fergekaibygginga som stod hans hjerte nærmest. Per trivdes best når han selv fikk hand om både planlegging, utforming av anbudsgrunnlag og oppfølgings- og kontrollarbeidene. Da Per gikk bort var han nettopp begynt på en serie med nye fergekaiprojekter, og jeg vet at han trivdes i jobben og gledet seg til fortssettelsen.

Selv om Per i sine unge år var nært knyttet til sjøen ble det fjellet og fiske i elver og vann som ble hans store hobby og lidenskap de siste årene. Det finnes knapt det fiskevann eller den elv på Kvaløya og Ringvassøya hvor han ikke hadde prøvd fiskelykka. Per hadde alle de forutsetninger som kjennetegner en pasjonert sportsfisker. Han virkelig elsket turer i skog og fjell og han var i besittelse av en utrolig tålmodighet når han utøvet sin yndlingshobby.

Per snakket sjelden om sine egen gleder og sorger, men i de siste månedene kunne vi merke at han forandret seg. Han virket mer urolig enn før og snakket ofte om at han var bekymret for helsa. Likevel kom det som en overraskelse da han tidlig i høst ble innlagt på sykehus med hjerte problemer.

Selv om sykefraværsperioden ble kort kjedet Per seg grenseløst og ønsket seg tilbake på arbeid igjen så fort som mulig. Han var derfor veldig glad da han ble friskmeldt og kunne begynne på arbeid igjen først i oktober. Men Per var nok dessverre ikke frisk for bare 14 dager senere døde han på en tur til Ringvassøya.

Med Pers bortgang har vegvesenet mistet en verdifull medarbeider og vi som arbeidet sammen med han har mistet en god venn og kollega.

Vi lyser fred over Per Gunnarsens minne.

Ingolf Moan

Minneord - Noralf Johnsen

Melding om den tragiske ulykken og din brå bortgang kom som et sjokk, ikke bare på din nærmeste familie, men også på alle oss tilsatte i Statens vegvesen.

For din søster og bror med sine familier er savnet aller størst. Vi føler med dem i en slik tragisk bortgang. Savnet av Noralf vil merkes i lang tid framover, for det var et spesielt godt forhold mellom dere.

Du ble tilsatt i Statens vegvesen høsten 1974 i driftsområde 2, Bardu.

Dine arbeidsoppgaver var brøyting, høvling, sandstrøing samt øvrige vedlikeholdsoppgaver i vintermånedene. I barmarkperioden arbeidet du med dekkelegging.

Gjennom dine allsidige arbeidsoppgaver hadde du tilknyttet deg mange arbeidskamerater ute i fylket.

Den lengste tiden for deg har vært innen driftsområde 2 og da mest ved Veglund brøytestasjon. Du var med på brøyting av E6 spesielt over Gratangsfjellet som til tider

kan være meget værhardt. Brøyting krever sin mann og er utsatt for kritikk både i positiv og negativ retning.

Du var samarbeidsvillig og hadde et rolig og behagelig vesen som var nyttig og viktig i ditt arbeid. Det som særegnet deg mest var at du aldri sa noe ondt om dine arbeidskamerater, ledere eller andre personer.

Du skulle enda hatt mange år foran deg til å utføre oppgaver for Statens vegvesen, men det er ikke bestandig det går slik man har tenkt.

Vi vil huske deg Noralf som en pliktoppfylgende og samarbeidsvillig person som utførte de oppgaver du ble pålagt på en tilfredstillende måte, samt det gode forhold du hadde til dine arbeidskamerater.

Vi lyser fred over ditt minne.

Ernst Hansen

PERSONALNYTT

VI GRATULERER!!!

Tiltredelse:

Kåre Nygård, oppsynsmann
Nordkjosbotn

Jill Hammari, avdelingsingeniør,
vegkontoret

Zeljko Tosinovic, avdelingsingeniør,
vegkontoret

Dagfinn Kristiansen, avdelingsingeniør,
Prosjekt Balsfjord, Nordkjosbotn

Svein Kåre Svendsen, spesialarbeider,
Tromsø

Johan Henrik Rognmo, spesialarbeider,
Tromsø

Ben-Håvard Iversen, lærling,
Nordkjosbotn verksted

Hallstein Lind, lærling,
Harstad verksted

Steinar Allertsen, praktikant,
Sambandsverkstedet, Nordkjosbotn

Fratredeelse:

Jan Larsen, Tromsø
Nikolai Didriksen, Nordkjosbotn
Kristian Myrvoll, Moen
Gunvor Tretten, Storslett

Med 50-års dagen:

Fred Ø. Johannessen, 5. desember
Storslett
Gudmund Reiertsen, 19. desember
Kvaløysletta
Ingvald Reiertsen, 19. desember
(på jobb i Afrika)
Jan Edvardsen, 30. desember
Eidkjosen

Med 60 års dagen:

Olaf J. Johansen, Moen 4. oktober

Med 25 års tjeneste i etaten:

Norun Isaksen, Tromsø 15. oktober
Øystein Myrvoll, Tromsø 19. oktober



Dødsfall

Per Gunnarsen, Tromsø
Noralf Johnsen, Fossbakken
Nils Konrad Nilsen, Olderdalen
(gikk av for pensjon 31. august -95)

TAKK

Hjertelig takk for blomster og gave i anledning min 50 års dag.
Asle Asmo

Takk for gave og blomster til min 60 års dag.
Hans Kiil

Takk for omtanke, blomster, telefoner og vennlighet i anledning vår bror, Noralfs tragiske død.
Reidar Johnsen m/familie

Takk for gave og blomster i anledning mine 25 år i vegvesenet.
Ernst Selvik

Takk for blomster og gave i anledning mine 25 år i vegvesenet.
Øystein Myrvoll

Takk for gaver og blomster i anledning min 60-års dag 18. september.
Arthur Osvaldsen