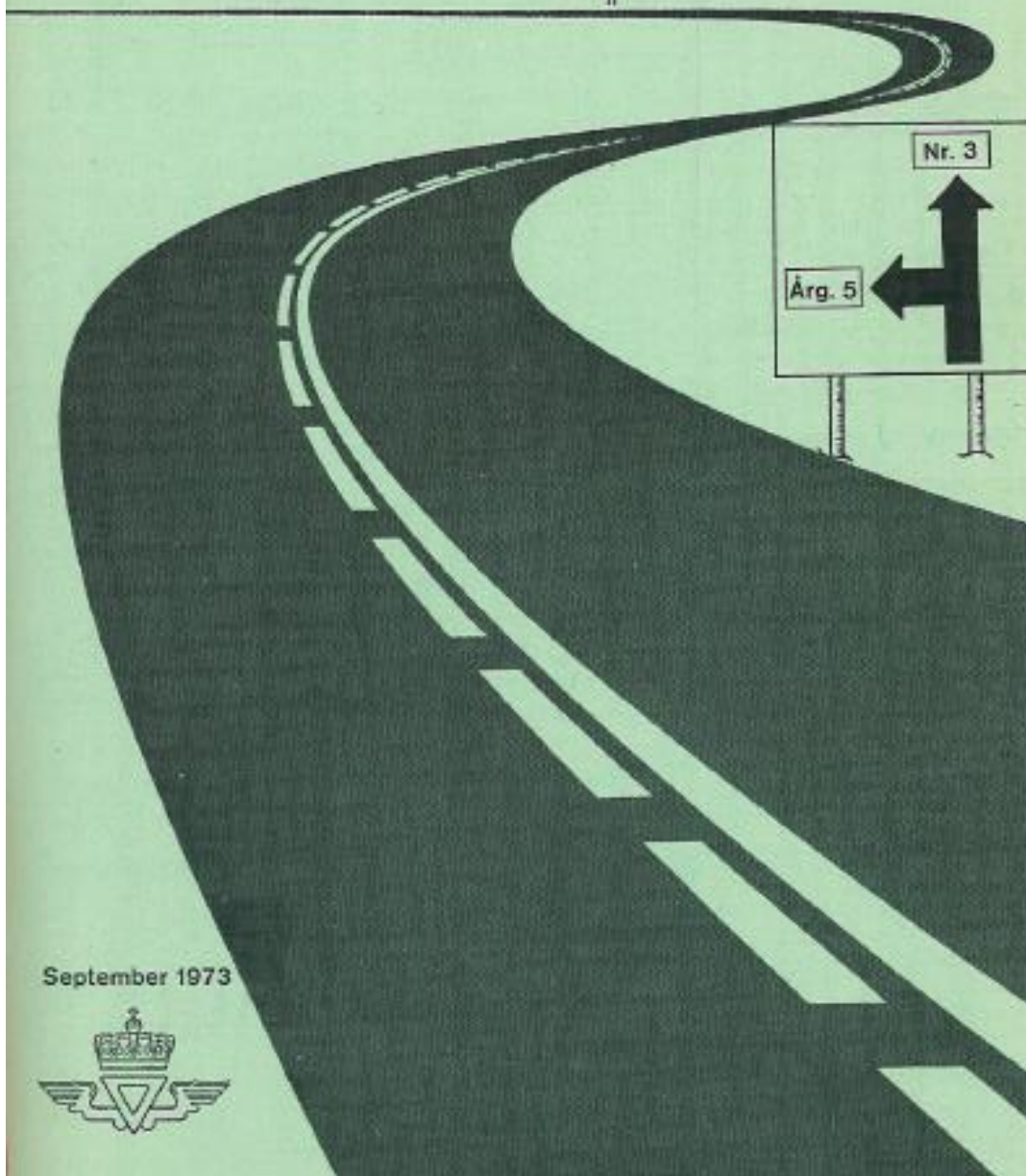


Vegs ikka



September 1973



Vegsikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESEKRET I TROMS

Nr. 3 september 1973

5. Årgang

Redaktør: Konsulent
Olve Reiersten

Redaksjonsutvalg:
Overing. Bilif Os
Avt.ing. G. Berntsen
Vegmester G. Henriksen
Vegform. Arne Johnsen

Utgiver: Vegkontoret i Troms

INNHOOLD:

| | |
|--------|---|
| Side 3 | Seks sekunder for sikkerhet |
| " 4 | Avskjed med vegsjef Haugmoen |
| " 6 | Ny vegsjef - velkommen |
| " 10 | Nytt fra administrasjonen |
| " 12 | Overføring av maskiner til maskinavdelingen |
| " 13 | Overtakelse av tjenestetelefon |
| " 14 | Minner fra Senja |
| " 20 | Tung ting |
| " 21 | Geoteknisk seksjon |
| " 26 | En dag i en grunnervorvers liv |
| " 29 | Er Du helt sikker? |
| " 30 | Samarbeidsutvalget |
| " 33 | Om brakker/brakkeleire |
| " 34 | Nytt anlegg |
| " 35 | Hvordan er formen? |
| " 39 | Veg-sport |
| " 40 | Dikt fra 1857 |
| " 42 | Av en anstingeniørs dagbok |
| " 44 | Personalia |
| " 47 | Kryssord |

Vi ser fram til rikelig og allsiddig tilgang på stoff til neste nr., husk det er julenummeret og vi nå denne gang sette frist for innsendelse av bidrag til 1. november 1973.

Seks sekunder for sikkerhet

All mulig tvil er for lenget ryddet av vegen når det gjelder bilbeltens effektivitet. Beltene redder liv, og de reduserer skader. I lave hastigheter i tettbygd strøk, altså under forhold hvor mange tror det ikke er nødvendig å bruke bilbelte, har beltene så stor skadereducerende effekt, at vi nærmest kan kalkulere med å komme uskadd fra nær sagt enhver form for bilulykke.

Undersøkelser viser at dødsulykker inntreffer ved hastigheter helt ned i drøye 20 km/t når beltene ikke er i bruk.

Har vi derimot beltene fastspent, og holder vi oss dessuten til de norske fartsgrensene, ja, da kan vi regne med å holde oss unna dødsulykkene.

En av våre kvinnelige medarbeidere her på kontoret, har nettopp fått erfart, hvilken forsikring for liv og lemmer, et bilbelte kan være. Som passasjer i forsetet er en jo særlig utsatt, men hun kom fra kollisjonsulykken uten annen skade enn at bilbeltet gjorde henne både gul og blå i rykket.

Husk derfor alle bilførere: SIKKERHETSBELTET SKAL BRUKES og påse at også andre som befinner seg i forsetet spenner seg fast.

Seks sekunder for sikkerhet, ja, det tar ikke lengre tid å sikre seg med beltet.

Og til slutt:

GI BILBELTET EN ÆRLIG SJANSE
- HOLD FARTSGRENSENE .

DETTA ER EN AV DE MANGE BILULYKKENE I VÅRE BILLAGER
HVA ER DET FOR EN BILULYKKE? ER DET EN BILULYKKE
HVA ER DET FOR EN BILULYKKE? ER DET EN BILULYKKE
HVA ER DET FOR EN BILULYKKE? ER DET EN BILULYKKE

Avskjed med vegsjef Bj. Haugmoen

Fredag 22. juni 1973 tok personalet ved vegkontoret og bilkontrollen med en enkel høytidighet avskjed med vegsjef Bj. Haugmoen.

Og Haugmoen ble gjenstand for stor hyldest, først av driftssjef Herleiv Solberg som ettertrykkelig slo fast at i Haugmoens "regjeringstid" hadde det skjedd store ting i vegvesenet og innenfor fylkets kommunikasjoner. Han roste hans evne til å trekke klare linjer og også å sørge for at hans underordnede i høyeste grad fikk følelse av å være medarbeidere.

Deretter fulgte kontorsjef Binar Skagen med hilsen fra personalet ved vegkontoret og i valgte ordlag hyldet han Haugmoen ikke bare for hans lederegenskaper men også for hans i alle høve menneskelige egenskaper som så ofte kom til uttrykk.

Fra oppsynsmannstaben talte vegnester Gutorm Henriksen og sa at for oppsynsmennene hadde Haugmoens store interesse for deres arbeid, for vegvesenets virke i det hele, vært særlig inspirerende.

Hovedtillitsmannsutvalgets formann, Martin Rogli, kunne på vegne av vegarbeiderne gi uttrykk for at de hos Haugmoen hadde funnet stor forståelse for sine problemer og også stor vilje til å søke disse løst til alles tilfredshet.

Bilsakkyndig Ingvar Sommerlund hadde merket at samherigheten med "hovedetaten" var blitt forsterket under Haugmoens tid her i fylket og de hadde alltid funnet forståelse hos ham for sine spesielle problemer.

Alle tglerne hadde med gaver og alle kom med sterke beklagelser over at Haugmoen nå skulle forlate fylket, men de forsto alle hans motiver og ønsket ham lykke til med alle de nye oppgavene som ventet.

Til slutt takket Haugmoen for all denne viraken som var blitt



DET VANKET BLOMSTER FRA STATEN V/DRIFTSSJEF SOLBERG (ØVERST) OG EN PREKTIG SAMEKNIV FRA BILSAKKYNDIGES STAB V/BILSAKKYNDIG SOMMERLUND (NEDERST)



han tildel. Han mintes sine første turer i fylket og hvor betatt han var blitt av naturen og de folkene han hadde møtt, fra første stund. Det hadde skjedd en god del med vegnettet, med kommunikasjonene her i fylket de senere årene. Til de som måtte mene at han stod bak den positive utviklingen på dette området ville han si, uten en slik utmerket medarbeiderstab hadde det ikke vært mulig å utføre så meget i et så raskt tempo. Haugmoen avsluttet med å rette en hjertelig takk til alle ansatte ved vegkontoret og ute i distriktet og ved bilkontrollen i Harstad og Tromsø for fruktbringende samarbeid og godt vennskap. Han beklaget også selv å måtte forlate dette fylket som han på alle områder hadde tapt sitt hjerte til, det var rent personlige grunner bak oppbruddet.

Ny vegsjef = velkommen.

Vi rekker såvidt før dette nr. går i trykken å gratulere Herleiv Solberg med utnevnelsen som vegsjef i Troms fylke.

Solberg trenger ingen nærmere presentasjon i dette bladet, han skulle være vel kjent både i anlegg og i vedlikehold, blant maskinførere og det øvrige "fotfolk" i etaten.

Vi lar ikke Solberg bli varm i vegsjefstolen, vi vil vite:

"DE VIKTIGSTE OPPGAVER FREMFOR ER JO TRUKKET OPP I NORSK VEGPLAN OG I KOMMUNIKASJONSPLANEN FOR TROMS FYLKE. INNEFOR DISSE OPPGAVENE, ER DET NOE SPESIELT DU VIL TREKKE FREM SOM DU MENER ER SÆRLIG VIKTIG, SOM KANSJE FORTJENER EKSTRA OPPMERKSOMHET?"

"Vår viktigste oppgave i årene framover er å holde de mål som NVP og K-plan 71 forutsetter, så langt det blir fulgt opp på bevilgningssiden.

Såvel NVP som K-plan 71 kan i første rekke synes å bære preg av for stor spredning av anleggsdriften. Derfor må vi gjennom de årlige bevilgningsforslag, og gjennom vårt driftsopplegg søke å oppnå så stor konsentrasjon som mulig av anleggsdriften, uten at det behøver å gå ut over de grove mål som NVP og K-plan 71 forutsetter for periodene.

Mye av NVP's program går ut på ren forsterkning og dekkelegging av eksisterende veger, uten noen særlig geometrisk endring av selve vegen. Her anser jeg det for meget viktig at vi omgående får geoteknisk registrering av tilstanden for eksisterende veger, at vi forsterker deretter, og at vi til slutt får lagt et dekke som får lang levetid. Vi er over den verste periode med forsert dekkelegging på de mest trafikkerte veger, og nå unne oss råd til å tenke på langsiktig kvalitet, ikke minst av hensyn til vedlikeholdskostnader."

"ER DET OPPGAVER UTENOM DISSE VEGPLANENE DU MENER VI BØR RETTE

VÅR OPPMERKSOMHET PÅ I DEN FØRSTE TIDEN FRAMOVER?"

"Ja, så absolutt. Jeg tenker her bl.a. på avkjørselsproblematikken langs eksisterende veger som ikke kan ventes å bli omlagt innen overskuelig framtid.

Det er en meget stor oppgave for oss i årene framover å få folk til å forstå at vi ikke kan tillate avkjørsler hvor som helst, og at avkjørselsmekting i svært mange saker er god og billig trafikk sikkerhetsaksjon.

Vi får vel håpe at vi med tiden blir i stand til også å få bygge om/legge om eksisterende avkjørsler for å bedre trafikk sikkerheten.

Videre tror jeg vi må være villig til å bruke en del av pengene til å bygge gangveger i tettstedene."

"DU RAKE VEL SÅVIDT Å SE PEISELEN BLI SVINGT OVER BORTÅLET ETTERAT DU BEGYNTE I VEGVESENET, MEKANISERINGEN STARTET VEL FOR ALVOR I DE FØRSTE ÅRNE AV DITT VIRKE SOM INGENIØR. OGSÅ ADMINISTRATIVT HAR DET SKJEDD EN OMVELTING MED FUNKSJONSDELING OG NÅ HAR OGSÅ EDB HOLDE SITT INNTOG I VEGVESENETS REGNSKAPER M.V.

ER DET BLITT LETTERE Å ADMINISTRERE ETATEN ETTER ALL DENNE MEKANISERINGEN OG SPESIALISERINGEN?"

"Peiselen var nok borte da jeg begynte i vegvesenet, men ellers må sies at vi var ikke kommet særlig langt i mekaniseringen, og manuelt innslag i vegarbeidet utgjorde en adskillig større del enn i dag.

Man kan bare bøye seg i ydmykhet og beundring over de store ting som tidligere er gjort på vårt vegnett med muskelkraft.

Mekaniseringen må nå sies for det meste å være fullt gjennomført, det vil i årene framover stort sett bli bare endringer og tilpasninger.

Maskindriften gjør det mulig for oss å omsette bevilgningene på en forenlig økonomisk måte. Vi må imidlertid aldri slå oss til ro med at vi har eller kan leie en så og så stor maskinpark. Maskinparken må stadig vedlikeholdes, moderniseres og tilpasses

Ny vegsjef = velkommen.

Vi rekker såvidt før dette nr. går i trykken å gratulere Herleiv Solberg med utnevnelsen som vegsjef i Troms fylke.

Solberg trenger ingen nærmere presentasjon i dette bladet, han skulle være vel kjent både i anlegg og i vedlikehold, blant maskinførere og det svrige "foffolk" i staten.

Vi lar ikke Solberg bli varm i vegsjefstolen, vi vil vite:

"DE VIKTIGSTE OPPGAVER FREMFOR ER JO TRUKKET OPP I NORSK VEGPLAN OG I KOMMUNIKASJONSPLANEN FOR TROMS FYLKE. INNVENFOR DISSE OPPGAVENE, ER DET NOE SPESIELT DU VIL TREKKE FREM SOM DU MENER ER SÆRLIG VIKTIG, SOM KANSKJE FORTJENER EKSTRA OPPMERKSOMHET?"

"Vår viktigste oppgave i årene framover er å holde de mål som NVP og K-plan 71 forutsetter, så langt det blir fulgt opp på bevilgningssiden.

Såvel NVP som K-plan 71 kan i første rekke synes å bære preg av for stor spredning av anleggsdriften. Derfor må vi gjennom de årlige bevilgningsforslag, og gjennom vårt driftsopplegg søke å oppnå så stor konsentrasjon som mulig av anleggsdriften, uten at det behøver å gå ut over de grove mål som NVP og K-plan 71 forutsetter for periodene.

Mye av NVP's program går ut på ren forsterkning og dekkelegging av eksisterende veger, uten noen særlig geometrisk endring av selve vegen. Her anser jeg det for meget viktig at vi omgående får geoteknisk registrering av tilstanden for eksisterende veger, at vi forsterker deretter, og at vi til slutt får lagt et dekke som får lang levetid. Vi er over den verste periode med forsert dekkelegging på de mest trafikkerte veger, og må unne oss råd til å tenke på langsiktig kvalitet, ikke minst av hensyn til vedlikeholdskostnader."

"ER DET OPPGAVER UTENOM DISSE VEGPLANENE DU MENER VI BØR RØPPE

VÅR OPPMERKSOMHET PÅ I DEN FØRSTE TIDEN FRAMOVER?"

"Ja, så absolutt. Jeg tenker her bl.a. på avkjørselsproblematikken langs eksisterende veger som ikke kan ventes å bli om-lagt innen overskuelig framtid.

Det er en meget stor oppgave for oss i årene framover å få folk til å forstå at vi ikke kan tillate avkjørsler hvor som helst, og at avkjørselnektning i svært mange saker er god og billig trafiksikkerhetsaksjon.

Vi får vel håpe at vi med tiden blir i stand til også å få bygge om/legge om eksisterende avkjørsler for å bedre trafiksikkerheten.

Videre tror jeg vi må være villig til å bruke en del av pengene til å bygge gangveger i tettstedene."

"DU RÆK VEL SÅVIDT Å SE FEISELEN BLI SVINGT OVER BØRSTÅLET ETTERAT DU BEGYNTE I VEGVESENET, MEKANISERINGEN STARTET VEL FOR ALVOR I DE FØRSTE ÅRENE AV DITT VIRKE SOM INGENIØR. OGSÅ ADMINISTRATIVT HAR DET SKJEDD EN OMVELTING MED FUNKSJONSDELING OG NÅ HAR OGSÅ EDB HOLDT SITT INNTOG I VEGVESENETS REGNSKAPER M.V.

ER DET BLITT LETTERE Å ADMINISTRERE STATEN ETTER ALL DENNE MEKANISERINGEN OG SPESIALISERINGEN?"

"Feiselen var nok borte da jeg begynte i vegvesenet, men ellers må sies at vi var ikke kommet særlig langt i mekaniseringen, og manuelt innslag i vegarbeidet utgjorde en adskillig større del enn i dag.

Man kan bare bøye seg i ydmykhet og beundring over de store ting som tidligere er gjort på vårt vegnett med muskelkraft.

Mekaniseringen må nå sies for det meste å være fullt gjennomført, det vil i årene framover stort sett bli bare endringer og tilpassninger.

Maskindriften gjør det mulig for oss å omsette bevilgningene på en forsvarelig økonomisk måte. Vi må imidlertid aldri slå oss til ro med at vi har eller kan leie en så og så stor maskinpark. Maskinparken må stadig vedlikeholdes, moderniseres og tilpasses

de oppgaver vi har, og vi må aldri glemme mennesket i eller rundt maskinen.

Maskinføreren er en meget viktig del av maskinen, og vi får håpe på bedre og mere organiserte opplæringsformer for maskinkjørere i framtiden. Helseproblemer for maskinførerne må vies stor oppmerksomhet.

Vi må heller ikke undervurdere betydningen av de som nå er igjen utafør maskinene, og som ennå driver med manuelt arbeid. Det er deres og maskinenes innsats som sammen gir det endelige resultat.

Funksjonsdelingen var vel jeg til å begynne med ikke så veldig begeistret for. Jeg hadde da min Nord-Troms-avdeling, hvor jeg trivdes meget godt, og hvor jeg synes det var greit og givende å arbeide.

Etter hvert ble vegplanlegging og vegarbeidsdrift mere og mere et spørsmål om spesialisering og koordinert utnyttelse av ressursene, og jeg tror bestemt at vi i dag ikke hadde nådd oppgavene like godt med en ren geografisk oppdeling.

I dag er jeg derfor helt overbevist om at funksjonsdeling (med visse praktiske tillegninger) er det eneste riktige.

Viktige forutsetninger for at funksjonsdelingen skal gå godt er gjensidig informasjon, tilpassingsevne, samarbeid, et klart administrasjons- og organisasjonsmønster, samt det å innse betydningen av den samlede vegarbeidsdrifts optimale resultat.

Jeg har i min tid i vegvesenet opplevd 3 forskjellige regnskaps-systemer, og mener at uten tvil er det det nåværende som gir oss mest. At systemet i tillegg går over EDB, gjør at vi kan få så godt som alle opplysninger som vi har bruk for, og gir oss et ypperlig styringsmiddel.

En må bare ikke la seg skremme av den store papir- og tallmengde som dette i første øyeblikk gir, men ha det klart at den enkelte må finne fram til de lister og de tall som akkurat han har interesse av.

Det viktigste av regnskapstallene bør videre presenteres i hen-dige, oversiktlige grafiske framstillinger, og gjøres kjent for

flest mulig innen etaten."

"ALLE HAR VI VEL SMÅ "HJERTESAKER" VI GIR SPESIELL OPPVARTING, HAR DEN NYE VEGSJEFFEN EN SLIK LITEN "HJERTESAK" ELLER FOR DEN SAK SKYLD EN STOR SÅDAN?"

"Ut fra det jeg har sagt foren, og ut fra den stilling jeg nu skal virke i, må jeg si at min "hovedhjertesak" må være å nå et optimalt resultat for den samlede vegarbeidsdrift, heri medtatt også den forutgående planlegging og den administrative og økonomiske forvaltning.

Det skulle vel være kjent at jeg tidligere hadde hjertesaker som Kvanngafjellet og Skibotn - Riksgrensen, og det lar seg vel heller ikke skjule at i den senere tid har Skibotn - Løkvoll og dermed en ferjefri E 6/Rv. 6 gjennom Troms vært en hjertesak for meg.

Av øvrige betydningsfulle saker, og som gjerne kan kalles hjertesaker, kan nevnes:

Sørstraumen bru, forsering av ombygging/forsterking og dekkelegging på stamvegen E 6/Rv. 6, vegene til Harstad, Troms og Finnnes.

På fylkesvegplanen ser jeg fram til en avklaring og dermed start på veganleggene nord for Gryllefjord.

I driften ser jeg fram til en enda større integrering av maskindrift i anlegg og vedlikehold, og dermed størst mulig kapasitetsutnyttelse av vår maskinpark. Jeg tror det er viktig at vi arbeider oss fram til et system der maskinkjørere også stundvis arbeider manuelt, for dermed å kunne bevare helsen bedre enn hittil.

Sist, men slutt ikke minst, er det en hjertesak for meg å komme så langt i plansituasjonen at våre planer og overslag skal gi et sikkert grunnlag for politikerne til å treffe det endelige valg og prioritering, og at vi kommer mere på offensiven såvel i vegplanlegging som i regulerings spørsmål.

Utenom disse spørsmål, vil jeg ved denne anledning få lov å si noe mere.

I de 18 år jeg har vært i vegvesenet i Troms, synes jeg selv

å ha hatt god kontakt med de ute på arbeidsplassene. Dette har på mange måter for meg virket givende.

Selv om min kontakt med arbeidsplassene av naturlige grunner nå blir noe mere sjelden, håper jeg fortsatt å finne det gode humør, den lette tone og den gode spøk som aldri har vært langt borte.

I øyeblikket faller tankene særlig på karer som Johan Brustad, Johan Johansen, Olderdalen og tidl. oppsynsmenn Ole K. Kristiansen og Rudolf Løvslett. Disse karene klarte å putte i meg ikke så rent lite livsvisdom. Av administrasjon og organisasjon har jeg lært særlig mye av tidl. s.ing. Schneider og vegsjef Haugmoen.

Publikum er i dag meget opptatt av kommunikasjoner, og kanskje særlig vegar. Det er derfor av uvurderlig betydning at vi alle klarer å opprettholde (og helst øke) vår arbeidsglede og innsats.

Gjennom gode resultater oppnår vi et godt omdømme og et godt "ansikt" for staten, og dette gir noe av den trivsel vi må ha.

Vi kan og bør alle, hver på vårt område, gjøre det beste for å oppnå et slikt resultat."

VI HADDE NOX MERE PÅ HJERTET, MEN DET MÅR VÆRE TIL EN SENERE ANLEIDNING, VI TAKKER OG ØNSKER DEG LYKKE TIL I ARBEIDET

NYTT FRA ADMINISTRASJONEN

FRATREDSELER. VEGKONTORET.

Tekniker Harald Olaf Hansen, kontorassistent Håvard Sandberg og ingeniør Steinar Engstad er sluttet for enten å gå over i annet arbeide eller for å fortsette sin skolegang, mens tegnerne Halle Fossbakk og Magnar Teigen er gitt permisjon for videreutdanning.

FRATREDSELER. BILKONTROLLEN.

Leder av bilkontrollen i Tromsø, bilsakkyndig Georg Johannessen er ansatt ved bilkontrollen i Hamar.

ANSETTELSE. VEGKONTORET.

Driftssjef Hørleiv Solberg er utnevnt til vegsjef i Troms. Solberg har vært ansatt i vegadministrasjonen i Troms siden 1955. Vi viser ellers til samtale med Solberg annet sted i dette nr.

Arne Fossbakk og Sistein Myrvoll er begge ansatt som teknikere. Som tegnere er ansatt Arne K. Isaksen, Annbjørg Olsen og Kirsti Hansen.

I ledige stillinger som ingeniør er ansatt Andreas Nilsen, Johan Reinbo og Kåre B. Tunc.

Som avdelingsingeniører er ansatt sivilingeniørene Johan Tilseth og Kjell Kvåle, men disse ventes å tiltre først senere.

For spesialoppgave (nyskilting) er engasjert Inge Iversen som oppsynsmann.

Kirsti Stokmo og Wiggo Hansen er ansatt som kontorassistenter.

ANSETTELSE. VEGARBEIDERSTYKEN.

Etter forutgående avertering etter tunnelarbeidere m.v. til anleggsparcellen Medby - Grunnfarnes har Iantakarådet i møte 13. juli 1975 besluttet å ta inn disse:

Som reparatører:

Alfred Karlsen, Aspelund
Kjell Klausen, Silsand

Som tunnelarbeidere:

Arne Hemmingsen (overført etter eget ønske fra annet arbeide i vegvesenet)
Andor Løkså, Sjøvegan
Helge Luneborg, Moen i Målselv
Erling Pedersen, Finnsnes
Edgar Haarvik, Salangsdalen
Hans Helge Jensen, Aspelund

Det var ialt 31 søkere til disse arbeidsplassene.

Av resten ble 9 ført opp på reserveliste og Inntaksrådet ga anleggsbestyrelsen fullmakt til å ta ut inntil 4 mann av reservene til injiseringarbeide i Ørnfjord- og Steinfjord-tunnelen.

ANSETTELSE. BILKONTROLLEN.

Son ny leder av bilkontrollen i Tromsø er ansatt bilsekkyndig i Vadse Odd Halvorsen. Halvorsen har tidligere gjort tjeneste som bilsekkyndig i Harstad.

Kjerstein Øien er ansatt som kontorassistent i Tromsø og som kontorassistent i halvdagsstilling på Finnønes er ansatt Aud Berdal, Rydningen.

OVERFØRING AV MASKINER TIL MASKINAVDELINGEN

NEDENFOR GJENGIR VI VEGDIREKTORATETS RUNDSKRIV NR. 87 AV
6. JULI 1973:

"I rundekriv nr. 64/71 ik ble det meddelt at samtlige maskiner i fylket skulle overføres til maskinforvaltningen innen utgangen av mai 1971.

Vnntatt herfra ble gruppene 562 Sand- og saltspredere, 563 Snøploger, 556 Brakker og 539 Diverse jord- og fjellarbeidsmaskiner som fortsatt kunne eies av anlegg eller vedlikeholdsavdelingene. Maskinavdelingen ble inidlertid pålagt å merke og listeføre utstyret innen disse gruppene.

Da utstyret innen disse maskin grupper er blitt stadig mer teknisk avansert og kostbart og samtidig blir gjenstand for standardisering, finner Vegdirektoratet det riktig å pålegge fylkene nå også å overføre alt utstyr innen disse grupper til maskinforvaltningen.

En vil be om at overføringen finner sted innen utgangen av november 1973. Maskiner fra vedlikehold overføres vederlags-

fritt. Maskiner fra anlegg overføres etter nedskrevet verdi og må betales omgående. I tilfelle dette medfører store utgifter for maskinforvaltningen, bes saken tatt opp med Vegdirektoratet. Når det gjelder anskaffelse av nye maskiner, må disse kjøpes inn gjennom maskinforvaltningen og dekkes over det ordinære maskinbudsjett (kap. 1372.13.2).

Fra og med 1. desember 1973 vil det bli fastlagt interne avregningspriser etter enkle prinsipper også for disse maskin grupper."

Gruppe 556 omfatter transportable brakker og gruppe 539 bl.a. bergboremaskiner. Dette som en foreløpig orientering.

OVERTAKELSE AV TJENESTETELEFON TIL OVERENSKOMSTLØNNEDE

VEGDIREKTORATET HAR 21. AUGUST 1973 SENDT UT DETTE RUNDSKRIV:

"I henhold til reglene om boligtelefon for offentlige tjenestemenn kan tjenestemenn med lang tids tjeneste, dvs. minst 15 år, gis samtykke til å overta et abonnement på tjenestetelefon, jfr. Statens personalhåndbok, pkt. 033.3-1. Det har vært reist spørsmål om også overenskomstlønne de kan få overta abonnement på tjenestetelefon på samme vilkår.

Saken har vært forelagt Forbruker- og administrasjonsdepartementet som i sitt svar har meddelt følgende:

"Forbruker- og administrasjonsdepartementet har ikke noe å bemerke til at de overenskomstlønne de i relasjon til bestemmelse om overtakelse av tjenestetelefon stilles på like linje med offentlige tjenestemenn. Dette innebærer at de kan få samtykke til å overta abonnement på tjenestetelefon når de slutter på grunn av alder eller sykdom og har minst 15 års tjenestetid."

Vegdirektoratet ber om at det forholdes i samsvar med dette."

Minner fra Senja

HER KOMMER SISTE ARTIKKEL FRA ARNE ANDREASSEN OM FORHOLDENE
OMKRING VEGBYGGINGEN PÅ SENJA FØR I TIDEN:

Ja, dette blir vel siste artikkel i denne omgang med minner fra Senja. Den blir å omhandle parsellen Svanelvmo - Lenvik grense, men ikke så mye om byggingen av vegen som om de begivenheter som fikk så sterk tilknytning til løsningen av det problem det her gjaldt. Men først må jeg våge meg ut på en liten omtale av den alminnelige situasjon ute blant folk på denne tid.

På det økonomisk/finansielle plan tror jeg slutten av tyve-årene og begynnelsen av tredveårene er et av de tristeste kapitler i Norges historie. Den økonomiske krise hadde slått til for fullt også her. Etter offentlig beregning hadde arbeidsledigheten på ganske kort tid steget til 150-200 tusen på landsbasis, men det ble regnet med at tallet i realiteten var langt større. Det ble derfor masser av folk som fikk de største vanskeligheter med å skaffe seg mat - og mange klarte det heller ikke. For de som i denne situasjon måtte ha fattigunderstøttelse, og det var ikke få - lot de eksperter regne ut minimum av hva et voksent menneske måtte ha hver uke for å oppholde livet, og denne utregningen mannet da ut i den så velkjente "matseddelen". Denne tar jeg ikke å referere da det i dag neppe er mange som tror at det kunne la seg gjøre å leve på så lite. Avisspaltene bagnet av kunngjøringer om tvangsauksjoner, og lensmannshammeren klinget i bordet utover landsbygda i samme takt. Mange ting som folk hadde kjøpt på avbetaling mistet de ikke avdragene på og måtte hentes av lensmannsfolkene. Best var de stillet på denne måte de som hadde kjøpt komfyrer, når de passet på å fyre et par ganger om natta ble det helt umulig å ta disse.

Mange kommuner - særlig i Nord-Norge - ble satt under offentlig administrasjon. Det innebar at regjeringen oppnevnte en mann,

som regel en advokat, til å møte i kommunestyrenstene på statens vegne. Han alene bestemte i økonomiske saker for den kommune som var kommet under administrasjon. Han hadde statens makt i sin hånd, alle representanter som andre måtte bøye seg her. Riktignok var ikke Transy satt under denne kategorien ennå, men kassereeren kunngjorde med korte mellomrom at nu var det like før, og det ble fra flere hold antydnet at om så måtte skje, ble det en stor skam. Under denne situasjon så det just ikke lyst ut for å få noe å bygge veg for. Nå spøkte det virkelig for de ca. 4 km som gjenstod mellom Svanelvmo og Lenvik grense.

Det var helt på det rene at kommunen ikke på noen måte kunne svare distriktsbidraget på denne parsell, og da var en like langt, da kunne heller ikke det lille stats- og fylkesbidraget bli gjort gjeldende da dette helt og fullt var betinget av at distriktsbidraget ble bevilget. Dette var en situasjon som for såvidt ikke kom som lyn fra klar himmel på det bygdefolk som først å fremst var interessert i vegen. Det ble derfor holdt folkenester, det ene etter det andre, for å drøfte hva der kunne gjøres fra folkets side for å få denne så viktige sammenbindingevegen påbegynt. En ting var imidlertid alle klar over, at dersom prosjektet ble stoppet nå, da kunne det ta årtier før det på nytt kom på tale. Alle alternativ og muligheter ble nøye vurdert og diskutert. Det alternativ de tilslutt ble stående ved, var et tilbud til kommunen om å arbeide for distriktsbidraget gratis. Når en så her tar i betraktning at det i det vesentligste var bygdene Bryggerhaug og Svanelvmo - Serli som gav dette tilbud er det ufattelig at de kunne se det likt å påta seg så store forpliktelser i tillegg til den fattigdom de daglig kjenpet med. En må vel bar si at det er et vaskeekte eksempel på hva interesse, solidaritetsfølelse, og samarbeidsvilje kan nåkte. De ledende menn for vegkravene var fremdeles Mikal Bilertsen, Torali, Edvin Hanssen, Bryggerhaug og Laurits Jørgensen, Svanelvmo. Vi som er brukere av disse veger i dag har neppe lov til å glemme disse tre navn.

Før jeg går videre må jeg få innskytte at ingen må tro at det bare var den budsjettmessige side ved saken som var å kjenpe med.

Nei, mine herrer, en spesiell gruppe i kommunen hadde aldri akseptert at det skulle etableres noe vegforbindelse over til Lenvik. Det var vel egeninteresser som stakk inn her. Denne gruppe var bra representert i kommunestyret, og det var en innbitt kamp de måtte føre, de som skulle være talsmenn for vegbyggingen.

Dette måtte i sannhet være snevre interesser, og bidro i høyeste grad å legge stener til en byrde som var tung nok fra før. Dette førte også til opprivende debatter på møtene som just ikke etterlot seg noen god atmosfære.

De betingelsene som ble stilt av kommunen og som absolutt var endelig, gikk ut på at folket i de bygder det her gjaldt, skulle erklære seg villig til å arbeide på vegen gratis for kommunens andel, og at deres eiendommer skulle settes i pant for det, så skulle fylkesbidraget trekkes på skatt. Det ble en sterk motstand mot det siste. Det var vanskelig og fordsøye at fylkesbidraget skulle gå til skattetrekk når de hadde gitt kommunen tilbud om å arbeide gratis for den del som skulle være distriktsbidrag. Men likevel var disse jernhårde betingelsene ikke til å komme forbi og måtte tilslutt aksepteres, selv om det ikke var lett. Når stillingen var slik som den var, måtte det vel være rimelig om kommunen hadde gått med på at distriktsbidraget har blitt trukket på skatt, det skulle jo bæres av folket ifølge det tilbud som var gitt. Men nei, de herrer som hadde autoritet i kommunestyre sa at dersom denne vegen hadde slik betydning for de folk det her gjaldt så fikk de ta denne belastningen ekstra. Fylkesbidraget skulle trekkes på deres skatter, det måtte der ikke herske noen tvil om.

Nå må ingen tro at dette med distriktsbidraget og opparbeidelsen av det ble godtatt bare med løse ord. For at leserne fullt skal forstå alvoret i situasjonen må jeg nedenfor sitere den kontrakt som ble opprettet mellom de vegintresserte i de bygder det her gjaldt og Tranøy kommune.

Kontrakt.

Veiplanlegget Lenvik grense Svanelvmo.

1. Undertegnede eier av gårdene ... i Tranøy herred

forplikter seg herved til å yde den andel av omkostningene ved kolonisasjonsveianlegget Lenvik grense - Svanelvmo, som falder på Tranøy herred, under forutsetning av 2/3 bidrag av staten og 1/6 bidrag av fylket.

2. Som garanti for kontraktens overholdelse, stiller vi våre eiendommer i pant, og står en for alle og alle for en.
3. Forutsetningen for ydelsen av herredsbidraget, er at enhver av underkrevne oppsittere får anledning til å opparbeide det ved anlegget. Likeledes forutsettes arbeidet påbegynt første juli 1930, og søkes anlegget fullført i løpet av to år.
4. I tilfelle det skulle vise seg at der ikke melder seg et tilstrekkelig antall arbeidere til anleggets drift gis kommunen gjennom den av garantistens valgte komite rett til etter veivesenets ordre, at forlange at hvemsomhelst av undertegnede gårdeiere stiller minst en mand til rådighet til arbeidet. I tilfelle ikke vedkommende vil avse en habil arbeider kan herredet gjennom komiteen forlange at hvilkensomhelst av undertegnede gårdeier som har undlatt at stille habil arbeider må betale den del av lønnen som falder på herredet.
5. I slåttonnen forutsettes arbeidet på anlegget innstillet.
6. Det forutsettes at der i størst mulig utstrekning må bli benyttet formenn inden distriktet, forsåvidt de er villig at la seg trekke for kommunens andel, således at der under ingen omstendighet blir å benytte mer end to formenn ikke tilhørende kommunen, hvorav den ene bør tjenestgjøre som oppsynsmand, for derved å innskrenke utgiftene.
7. Ved eventuelt sykdomstilfelle, kan herredet efter innstilling av den valgte komite fritta vedkommende arbeider for at yde sin andel av distriktsbidraget.
8. Det forutsettes at der ikke blir indtatt arbeidere til anlegget som ikke er villig til å la seg trekke for distriktsbidraget, likesom disse som blir beskjeftiget med kjøring til anlegget blir trukket for distriktsbidraget.

Ja, så kommer underskriftene i rekker og rader nedover kontrakten, noen med skjelvende fingre, kanskje med redsel og gru over de forpliktelsene de nu har påtatt seg i tillegg til det de hadde fra før. Men andre med styrke og fasthet, hvorav en nesten kan lese en forbitrelse mot de rådende samfunnsforhold, men hva maktet en i grunnen, her gjaldt en for alle og alle for en. I forbindelse med disse underskriftene ser jeg at samtlige i bygdene Bryggehaug, Svanelvmo og Serli, og også tre av oppsitterne på Vesterfjell har underskrevet kontrakten. Disse folkene skulle igjen få bære byrdene, men nu helt alene, for oppfatningen blant de andre av kommunens innvånere var at det bare var de det her gjaldt som hadde interesse av vegen til Lenvik grense. Men hvofledes har forholdene utviklet seg siden? Jo, disse 4 km er i dag en del av rv. 86, det er blitt en gjennomgangsveg som alle har interesse av.

Under de forutsetninger og betingelser som den forannevnte kontrakt innebærer, og som vel ikke trenger videre kommentarer, ble arbeidet igangsatt våren 1930. De av oppsitterne som ikke kunne arbeide selv måtte i flg. kontrakten tingte seg andre som måtte stille på arbeide i hans sted, men under forutsetning av at vedkommende var villig å underkaste seg de gjeldende bestemmelser når det gjaldt trekket. Han måtte med andre ord stille seg i oppsitterens sted på arbeidsplassen. Denne framgangs måte måtte av forskjellige grunner nyttes av en del, arbeidsløsheten og mulighet for fortjeneste var så på bunn-nivå at det i grunnen ikke var særlig store vanskeligheter å få tak i stedfortreder som var villig å arbeide på de beinharde betingelser som her var utformet.

Denne sommeren 1930 tror jeg ble en av de tyngste for de som arbeidet på vegen. Ganske visst hadde tempoet vært drevet til store høyder i somrene før, men nå var det kommet opp til bristepunktet, dessuten ble også denne sommeren en av de varmeste vi vel har hatt i minne. Alle elver og bekker ble helt tørrlagt, det var få steder en kunne finne griskevann. Dette måtte bæres i spann til akkordlagene, men det ble varmt og udrikkelig på et syeblikk. Jeg må erlig innrømme at det er litt vanskelig å forstå at menneskelig arbeidskraft kunne klare slike påkjen-

ninger uten skader, men syensynlig gikk det godt. Det måtte være den ukuelige optimisme, pågangsmot og tru på fremtiden som på en forunderlig måte "drev" menneskene fram i den tid.

Denne vegparsellen ble på det nærmeste planert ferdig dette år, men en hel del av etterarbeidet ble gjenstående til 1931. Dette gjaldt spesielt støping av dekker på et par mindre bruer og endel fyllekjøring.

Av ting som kan ha interesse er det vel nå ikke mere å skrive om, men jeg vil sluttelig få sitere et avsnitt av et brev fra overingeniøren for vegvesenet i Trons Fylke til Transy Formannskap datert 17. januar 1931. Overingeniøren redegjør i brevet for anleggets regnskap og de beløp som er inntrukket av arbeiderne i distriktsbidrag, og hvor mye som gjenstår. Han nevner at ved fortsatt trekk som hittil antar en det innkommer tilstrekkelig til dekning av det hele fylkes- og distriktsbidrag. Men så sier han i siste avsnitt: "Jeg går ut fra at arbeidet fortsettes med fuld kraft, usvekket interesse og samhold, således at veien kan fuldføres helt i løpet av kommende sommer. Oppsitterne som hittil har lagt for dagen stor interesse og offervilje, kan jo ha fuld tillid til og være sikker på at der ved det endelige oppgjør av utgiftene vil bli forholdt overensstemmende med hvad overfor er anført".

Så vil jeg bare tilslutt få si redaktøren takk for den spalteplass han har stillet til rådighet for disse artiklene, og også en takk til alle de som jeg vet med interesse har fulgt med, og til noen av den eldre garde som velvilligst har bidratt med opplysninger til meg om forholdene og begivenhetene i denne tid, og som for meg har vært til stor nytte. Forøvrig er det skrevet etter egne minner, og en del på foreliggende skriftlig materiale.

Takk for denne gang.

"Vegstikkas" redaksjon retter en hjertelig takk til Arne Andreassen for hans interessante artikler omkring vegbyggingen på Senja før i tiden. Vi snakker han velkommen igjen med nye beretninger om et eller annet, vi skal nok låne ham nødvendig spalteplass.

TUNG TING



De færreste er vel klar over de belastninger deler av vårt vegnett ofte er utsatt for ved transport av store udelelige kolli.

Billedet viser en transport som Troms Kraftforsyning for kort tid siden foretok langs E-78. Det er en transformator med vekt 50,7 tonn som fraktes på et spesialkjøretøy som er bygget for transport av tyngre materiell. Vekten av transportvognen uten last er 24,7 tonn. Den totale vekt av vognsett og last blir således 75,4 tonn. Lasten var fordelt på i alt 5 akslinger med tilsammen 26 hjul. Vognsettet har en lengde på 17,25 m og en største bredde på 3,04 m.

Transformatoren var oppløstet på kjøretøyet i Drammen og kom derfra med NVE's eget transportskip "Elektron" til Tromsø hvor det ble løst over Troms Kraftforsynings landingsvorr ved siden av Tromsfiak's anlegg i Tromsdalen. Herfra gikk ferden etter E-78 til Hungeren, ledsaget av politi og folk fra vegvesenet.

Dette er langt fra den tyngste transport som her beveget seg langs våre veier. Til eksempel kan nevnes at sommeren 1972 ble det etter rv. 83 mellom Oldra og Blomjoten, syd for Harstad, foretatt transport av en transformator hvor totalvekten av vognsett og last kom opp i hele 130 tonn.

Vi presenterer -

GEOTEKNISK SEKSJON

Sommeren 1972 ble det etter ønske fra daværende driftsjef opprettet en særskilt "geoteknisk seksjon" ved vegvesenet i Troms. Mange har kanskje undret seg over hva disse folkene driver med. Når det nå foreligger en orientering fra seksjonen om bl.a. arbeidsoppgaver og erfaringer fra forløpne år har Vegstikka benyttet anledningen til å sakse følgende:

ORGANISASJON OG BEMANNING:

Geoteknisk seksjon ved vegkontoret i Troms er organisasjonsmessig underlagt sjefen for plansavdelingen. Etterson seksjonen utfører diverse spesialarbeider både for anlegg, plan og vedlikehold faller en stort sett utenfor vanlige plan-rutiner. Seksjonen er av denne årsak stilt meget fritt innen plansavdelingen.

For tiden er seksjonen bemannet med 1 avd.ing. og 1 tekniker samt 2 oppsynsmenn i tillegg til 6 boremannskaper og 2 mann på laboratoriet. Saksbehandling og rapportering utføres av de to føratnevnte som er stasjonert ved vegkontoret i Tromsø. Markarbeidet ledes hovedsakelig av oppsynsmennene.

ARBEIDSOMRÅDER.

Geoteknisk seksjon er nå tillagt ansvaret for omtrent alle de arbeidsoppgaver som en i dag mener naturlig hører inn under distriktslaboratoriet. De eneste unntak er kontrollen med asfaltering og delvis også oljegrus/ ottsadekke. Seksjonen har for tiden dessverre heller ikke kapasitet til å utføre betongkontroll ved støpearbeider.

Teknisk kvalitetsoppfølging:

Når det gjelder teknisk kvalitetsoppfølging ut over undersøkelse av massetak er de første fanelende skritt tatt. Seksjonen har undersøkt overbygningmasser ferdig utlagt i veg på E 6 over Heia og resultatene må betraktes som meget viktig er-

føringsmateriale. Ellers er det foretatt stabilitets- og komprimeringsundersøkelser ved hjelp av proctorutstyr på Rv. 829 (Grov-Nordl.gr.) og Fv.-4 (Grunnvassboin-Aun). Når dette skrives utføres dessuten en del platebelætningsforsøk på E 6 mellom Nordland gr. og Setermoen. Generelt sett kan inidlertid sies at med nåværende bemanning har seksjonen ikke kapasitet til å utføre teknisk kvalitetsoppfølging i ønskelig utstrekning.

Forsterkning av vegger:

For at et forsterknings/utbedringsarbeide skal kunne gjennomføres på en teknisk og økonomisk forsvarlig måte, er det av avgjørende betydning å vite oppbyggingen av eksisterende veg. Dette forutsetter at nødvendige målinger, prøver og analyser blir utført og forsterkningen dimensjonert på dette grunnlag. Dette sikrer riktig plassering av massene og hindrer feildisponeringer, samtidig som det endelige produkt får mest mulig ens standard.

Hittil har geoteknisk seksjon gjort ferdig 10 rapporter på dette felt. Disse danner grunnlaget for opprustning av 64,8 km veg til brukbar-/minstestandard. I løpet av sommeren 1973 vil seksjonen utføre målinger for 9 andre parseller der utbedringsarbeidene hovedsakelig vil skje i 1974.

Materialundersøkelser:

Bnnå i dag nå innrømmes at vi har et begrenset kjennskap til de eksisterende materialforekomster i fylket. Systematiske undersøkelser burde vært utført, men som så ofte

ellers må vi melde pass p.g.a. kapasitetsmangel. Dette er svært uheldig og kan uten tvil medføre at masser med god kvalitet (sløsing) blir benyttet til underordnede arbeider, samtidig som transportutgiftene kan bli av vesentlig størrelse.

Presserende undersøkelser av grus-/massetak med hensyn til brukbarhet er inidlertid utført i stort antall. Hittil er 62 forskjellige både gamle og nye tak undersøkt og rapportert, stort sett i notat's form.

For å få en bedre oversikt over de grus-/massetak som er kjent og analysert m.h.t. brukbarhet, har geoteknisk seksjon utarbeidet et system med registreringskort som en vil klargjøre for bruk så snart tiden tillater. Systemet er for oversiktens skyld tenkt lagt opp rutevis innen hvert vedlikeholdsområde slik at egnede tak lett kan plukkes ut.

Grunnundersøkelser:

Hovedtyngden av den arbeidsmengde som seksjonen har utført kommer utvilsomt under denne kategori. Bl.a. er 10 forskjellige ferjeleier undersøkt m.h.t. fundamenterings- og mudringsarbeider. Herav er dessverre kun 3 ferdigrapportert, hovedsakelig p.g.a. manglende tegnekapasitet. Seksjonen har forøvrig undersøkt og rapportert fundamenteringsforholdene for 11 forskjellige bruer. Ellers er utført en del oppdrag der stabilitet av vegfylling har vært hovedproblemet. I 2 tilfeller har motfyllinger blitt foretrukket for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet mot utglidning (over Melvikosen og ved Sandnessundbrua).

Prosjektert veg opp til Sandvikeidet viste også manglende stabilitet og diverse tiltak for å hindre oppbygging av vanntrykk i grunnen er anbefalt.

Rosinen i pølsa er inidlertid planlagt vegfylling ved husflidskolen ovenfor Olsborg i Målselv. Her har geoteknisk seksjon avslørt nektige avsetninger (over 20 meters dybde) av blst kvikkleire under et ca. 1 meter tykt myrslag. Endring av linjeføringen har vist seg meget vanskelig og det synes å gå mot langt mindre fylling kombinert med motfyllinger.

Seksjonen har ellers utført en rekke forskjellige oppdrag hvor bl.a. grunnundersøkelser av tomter for Statens bilsakkyndige i Tromsø og Harstad har vært nokså arbeidskrevende.

Spesielle oppdrag:

I tillegg til de mer vanlige oppdrag som hittil er omtalt har seksjonen en finger med i spillet i 2 mer spesielle oppdrag. Det ene er stableringen og driften av et forsknings-

felt i Ramfjord, der bl.a. frostens nedtrengning i en tradisjonell vegkropp måles med stor nøyaktighet på en rekke steder hver annen time. Det samme gjelder for 3 strekninger (å 15 m) der isolasjon av 3,6 og 9 cm tykkelse er lagt ned under vegens overbygning. Utenfor vegområdet er dessuten laget til et "klimasonefelt" der meteorologiske data i luften registreres i tillegg til temperaturer og varmestruer i grunnen under 1) gressbevakst eng, og 2) en vegoverbygning. Prøvefeltene er spekket med måleinstrumenter av forskjellige slag og registreringer skjer fra 2-3 meter over terreng og helt ned til ca. 8 meter under terreng. Grunnforholdene i området er forevrig kartlagt i detalj. Fra "Utvalg for frost i jord" som står bak forsøksfeltet har en fått opplyst at prøvefeltet i Ramfjord er det mest vellykkede av utvalgets etabl. forsøksfelter.

Seksjonens andre oppdrag av noe spesiell karakter er kontrollen med fundamenteringsarbeidene til ny bru over Målselva.

SENTRALLABORATORIET PÅ VOLLAN:

Troms fylke er i den heldige stilling å ha et meget moderne og velutstyrt veglaboratorium på Volla. Såvidt vi er ligger fylket aller fremst i landsmålestokk på dette felt. Laboratoriet er normalt bemannet med 1 laborant og 1 spesialarbeider. Hertil har vi dessuten i sommertiden hatt meget god hjelp av en M.T.H.-student.

I forbindelse med geotekniske oppdrag har laboratoriet analysert en rekke uforstyrrede 54 mm's prøver med hensyn til alle vanlige jordegenskaper. (korngradering, romvekt, vanninnhold, konsistensgrenser, udrenert skjærfasthet og sensitivitet). I tilfeller der jordartenes effektive skjærfasthetsparametre og setningsmoduler er av stor viktighet for oppdragets løsning, sendes prøvene til veglaboratoriet i Oslo.

I friksjonsmasser benyttes hovedsakelig 30 mm's ranprøvetaker og opptatte masser analyseres m.h.t. korngradering, kornform og vanninnhold.

I forbindelse med undersøkelser av stein- og grusmaterialer til forskjellige formål blir materialenes mekaniske egenskaper, korngradering (tefefarlighet), humus og vanninnhold normalt analysert. Fallprøveapparat er benyttet på 60 prøver mens en ikke har tall på alle de prøver der kun kornfordeling/humus/vanninnhold er fastlagt. Forevrig er en mengde prøver vurdert kun med henblikk på telefarlighet.

Kontrollen og ansvaret for produksjon og utlegging av oljegrus tilligger som tidligere nevnt vedlikeholdsavdelingen. Laboratoriet er imidlertid delvis med, og analyserer prøver av produsert oljegrus. Hittil er 29 prøver analysert sommeren 1973.

For produksjonen fra Tyttebærvik har innholdet av humus vært det store problem. En vil anta at dette er hovedårsaken til at oljen ikke hefter til steinmaterialene slik at den pumpes opp til overflaten av vegdekket og forårsaker en glatt og klissen vegbane. Steinmaterialet viste dessuten stort sett tydelige tegn til sandpukkel.

Oljegrus produsert i Bårbakken grustak synes foreløpig å vise bedre egenskaper utlagt på veg enn produktet fra Tyttebærvik. Humusinnholdet i grusen fra Bårbakken overstiger delvis retningslinjenes anbefalinger, men dog ikke på langt nær så mye som en gjennomsnittlig Tyttebærvikgrus. Til gjengjeld har oljegrusen fra Bårbakken en meget markant sandpukkel. En vil anta at dette må redusere levetiden på oljegrusen i betydelig grad p.g.a. produktets dårlige indre stabilitet. En vil derfor anbefale at vegkontorets ledelse overveier innkjøp av sorteringsverk. Dette vil kunne være til stor hjelp i de fleste grustak.

Asfaltkontrollen administreres av vedlikeholdsavdelingen. Laboratoriet er imidlertid behjelpelig med analyser. Av fjorårets asfaltarbeider ble således 70 borkjernep prøver undersøkt med hensyn til hulrom, korngradering og bindemiddelinnhold.

Forevrig analyseres omtrent daglig masseprøver av asfalt så

lenge arbeidene pågår.

Når det gjelder betongkontroll er seksjonen ikke kommet lengere enn at enkelte prøver fra mindre brukarbeider knuses i betongpresse for undersøkelse av trykkstyrke.

En dag i en grunnerververs liv.

GRUNNERVET I FORBINDELSE MED VEGOMBYGGINGEN GJENNOM SALANGSDALEN BERØRTE FLERE EIENDOMMER TILHØRENDE VEGVESENETS FOLK. DETTE HAR INSPIRERT JORDSKIFTEKANDIDAT GAUTE KYDLAND TIL FØLGENDE LITT UHØYTFIDELIGE REPORASJE.

Mandag 2. juli 1973 hadde mye godt folk satt hverandre stevne i Salangsdalen. Dagen medgikk i sin helhet til avvikling av overskjønn for parsellen Skogstad - Forsetegga på E-6. Underskjønnet ble avholdt i fjor vår, men grunneierne, hvorav forøvrig en rekke kjente vegfolk, hadde uttrykt sin misnøye med underskjønnets avgjørelser. Således måtte hele saken opp på nytt.

Overskjønnsretten bestod som vanlig av hele 6 "brave mænd", - alle for anledningen med mer eller mindre sterk tilknytning til bondestanden, og med sorenskriver Nesheim som administrator og midtpunkt. Vegkontoret i Tromsø og Vegdirektoratet var behørig representert, og i tillegg var det oppmarsjert advokat på begge sider. Sist, men ikke minst, hadde de berørte grunneiere spandert dagen for å kunne overvære begivenheten og ivareta sine allehånde interesser.

Som det framgår av billedmontasjen, var grunneierne meget heldig med været, i det forestillingen var velsignet med sol fra blå himmel og subtropisk sommervarme. For uinnvidde kan opplyses at erfarne folk mener å kunne påvise, at jo bedre været er under en skjønnsbefaring, desto høyere blir erstatningene. Med andre ord, værgudene og Trægde influerer stadig på vegbudsjettet.



Øverst: "Nu hvil dig, Borger." Retten viser en merkbar manglende interesse for vektige argumenter.

Midten: Salangselva var gjenstand for stor oppmerksomhet. - Har noen sett fisken?

Nederst: Papirene har en tendens til å flyte. Svenkerud, Vegdirektoratet - Kydland, vegkontoret - sorenskriver Nesheim.

I skrivende stund kjenner en ikke resultatet av skjønnet, men når en vet at underskjønnet ble avviklet i sur og kald nordavind som innbød til peiskos og inneliv, kan enhver tenke seg hvem som får gevinsten av overskjønnet.

Denne reportasjen er bare ment å gi noen få glimt fra ett av de mange ekspropriasjonsskjønn som årlig må avvikles av vegvesenet i Troms for å holde virksomheten i gang. Uten at de nødvendige grunnarealer er stilt til disposisjon, kan man som kjent heller ikke bygge veg.

Ovenstående skulle forhåpentligvis gi et visst inntrykk av hvilket apparat som må mobiliseres ved slike anledninger. Det må i alle ubeskjedenhet kunne sies at det ikke er lite arbeid som skal til før grunnervervet er brakt vel i havn.



Skjønnsretter utviser dessverre sjelden trafikk-kultur. Trafikk-farlige sammenstimlinger i vegbanen forekommer altfor ofte. - Simon Sletten, for anledningen i rollen som grunneier og pasjonert sportsfisker, opptreer, lett kamuflert med mørke briller, som sorenskriverens veskebærer og håndgangne mann på ytterste høgre fløy.



Arbeidslederens 5 minutters verneprat



Er DU helt sikker?

Selvtillit er en verdifull egenskap, hvis vi har den i det rette øyeblikk og på riktig sted — hvis vi vet hva vi gjør og kan gjøre det hurtig og nøyaktig uten fare for oss selv eller andre. Vi kan påta oss et arbeid (oppdrag) og klare det sikkert og godt. Vi kan møte en farlig situasjon og beherske den. Vi kan ta hva livet byr oss.

Hvis vi mangler selvtillit, blir vi lett engstelige, vi føler oss små og usikre. Vi begynner på noe og må oppgi det igjen. Det tar ikke lang tid før folk omkring oss oppdager vår frykt og usikkerhet. Vi føler oss underlegne både på grunn av vår frykt og fordi vi føler den holdning andre mennesker inntar overfor oss som en følge av frykten.

Ja selvtillit er strålende, en av de beste karakteregenskaper en mann kan bli velsignet med.

Men det er uhyre farlig å føle falsk selvtillit — å tro at vi vet noe vi i virkeligheten ikke vet — tro vi er sterkere enn vi er. Vi må ikke la oss forlede til å gjøre ting som vi ikke er sikre på vi kan klare — for senere å oppdage at tingene tar makten fra oss.

Et resultat av frykt eller falsk selvtillit kan bli en ulykke. Og en ulykke er uten tvil verst for den person som har følt falsk selvtillit, fordi han ikke bare lider fysisk, men også får en bitter følelse av mindreverdighet fordi hans selvsikkerhet er tilintetgjort.

Valget står allikevel ikke mellom frykt og selvtillit. Vi har et annet alternativ. Når selvtilliten baseres på virkelig viten om oss selv og vårt arbeid, på de farene som følger arbeidet og de effektive vernetiltak, kan vi få den ballast av erfaring og sunn fornuft som sikrer oss mot ulykker.

Kan De huske alle de virkelig gode og effektive arbeidere De har kjent? De var hverken overdrevent forsiktige eller slike som skal «vise seg». De tok de nødvendige forholdsregler mot ulykker. Så arbeidet de rolig og trygt i sikker forvissning om at den måten de arbeidet på var den beste og sikreste.

Slike menn er lykkelige. Men de er mer enn det, de har selv skapt sin lykke. De har gjennomtenkt sitt arbeidsområde grundig og realistisk. De har handlet på grunnlag av et dypere kjennskap til tingene.

Det er i virkeligheten alt som trenges for å bygge opp selvtillit og sikkerhet. *Kjenn ditt arbeid, kjenn deg selv, kjenn de farer arbeidet innebærer og kjenn hvordan farene kan unngås.*

Hvis din kunnskap er god nok, vil ikke noe kunne ødelegge den selvtillit som enhver bør ha i sitt arbeid.

Hvis du har tilstrekkelige kunnskaper og bruker dem riktig vil selvtilliten ikke bli ødelagt og du vil arbeide trygt.

SAMARBEIDS- UTVALGET

Det tredje møtet for 1973 holdt Samarbeidsutvalget i Sørkjosen.

Samtlige av utvalgets medlemmer var tilstede med unntak av Martin Rognli. I hans sted møtte Harald Hansen.

Møtet ble ledet av formannen, driftssjef Herleiv Solberg.

Vegdirektoratets melding nr. 193/73 om statsgaranterte boliglån til statsansatte ble referert. I denne forbindelse ble det også opplyst at som statsansatte regnes også vegarbeidere som har vært ansatt 1 år. Orientering om dette er forøvrig tatt i "Vegstikka" nr. 2/1973.

Videre ble referert om bevilgningen for 1973 til samarbeidsutvalg og velferdsvirksomhet og om det forslag til felles kontaktmøte for bilkontrollen i Harstad, Tromsø og Narvik som var sendt Vegdirektoratet.

Det ble under denne posten nevnt at Nordland vegvesen har lagt opp til et fellesmøte for samarbeidsutvalgene i Nordland, Troms og Finnmark høsten 1973. Noe nærmere program forelå ikke.

Ellers gikk samarbeidsutvalget inn for at de av utvalgets medlemmer som tidligere ikke har gjennomgått brevkurset "Samarbeid i Staten" blir tilstillet et eksemplar av kurset i bokform.

Overingeniør Eilif Os ga deretter en bred orientering om vedlikehold av vegene og innledet med en interessant historikk over vegers bygging og vedlikehold av disse gjennom tidene.

Bl.a. kunne han fortelle at etter de gamle lover hadde selveiende bønder ikke bare plikt til å vedlikeholde vegene, men også til å frakte reisende over elver m.v. hvor det ikke var bruer. Mellom onnene og etter innhøstingen ble bøndene innkalt til vegarbeide. Han bemerket spøkefullt at kanskje noe av grunneiernes syn på vegvesenet kunne være nedarvet fra denne tid.

Lensmennene hadde lenge oppgaven som vegtilsynsmenn, men disse

pliktene gikk i Troms fylke over til oppsynsmennene tidligere enn i andre fylker.

Etter å ha gjennomgått de forskjellige vegkategorier og budsjettbehandlinger av disse, pekte han på 4 punkter som han mente var spesielle handicap vedlikeholdet i Troms hadde og hanskes med:

1. Mange av vegene i Troms er gamle. I Målselv og Bardu helt fra 1870-årene og på Senja har vi ennå såkalte "basarveger".
2. Det er dårlig jordsmonn som især skaper vansker ved legging av fast vegdekke.
3. Vi har ingen jernbane som ellers kunne tatt mye av for tungtrafikken.
4. Det er mye militær trafikk på vegene i Troms.

Mangelen på vegdekkematerialer en rekke steder i fylket illustreres godt når vi ser grusbåtene seile rundt i fylket med last fra Tyttebærvik, og prisen, ja, den ligger f.eks. på 60-70 kr. pr m³ levert i Harstad.

At denne orienteringen ble omfattet med stor interesse, viste den etterfølgende debatt hvor det bl.a. ble uttrykt at det syntes som om Troms fylke var kommet langt med intergreringen av anlegg og vedlikehold - det opereres ikke som om det er hver sin butikk.

Ellers samlet utvalget seg om denne uttalelsen:

"Samarbeidsutvalget anmoder administrasjonen om å ta opp spørsmålet med å få bevilgningene til fylkesvegvedlikeholdet overførbare.

Samarbeidsutvalget anmoder videre administrasjonen om å søke og holde en høyere og mere forsvarlig bevilgning til riksvegvedlikeholdet i Troms.

I denne forbindelse vil en vise til den store vegslitasje som Forsvaret bevirker spesielt i Troms fylke, videre at Troms ikke har jernbane (for tungtransport), at veggrunnen i Troms stort sett er telefarlig og at det i store deler av fylket ikke er tilgang på velegnet vegbyggingsmaterialer. Troms har dessuten i landsmålestokk lite faste dekker. En vil også vise til at forholdet mellom bosetting, næringsliv

og trafikk på den ene side og vegstandarden på den andre side er mye bedre sett fra et vegstandardsynspunkt både i den svenske og den finske del av Nordkalotten enn i Troms fylke.

Selv om vedlikeholdet i tiden framover må legge stor vekt på rasjonalisering og andre økonomiske tiltak, mener en likevel at bevilgningene må økes for å holde et forsvarlig vedlikehold med hensyn til trafiksikkerhet og bæreevne."

Møtet fortsatte om ettermiddagen som kontaktmøte med oppsynsmenn og vegarbeidere fra Nord Troms, i alt var det møtt fram ca. 40 av våre ansatte.

Utvalgets formann ønsket velkommen, ga en kort orientering om samarbeidsavtalen, hvoretter han fortalte om hva som i henhold til Norsk Vegplan og Kommunikasjonsplanen for Troms fylke skulle skje i dette distriktet i de nærmeste år framover.

Ordet ble så gitt fritt til kommentarer og spørsmål.

Enkelte av de frammøtte klaget over at vegene innenfor deres distrikt ble stemoderlig behandlet bevilgningsmessig, slik at det var umulig å holde en forsvarlig standard.

På spørsmål fra formannen ga de fleste uttrykk for tilfredshet med at akkordarbeidet var kuttet ut, de kunne også fortelle at effektiviteten var minst like høy nå.

En av møtedeltakerne tok opp spørsmålet om dårlig ventilasjon kunne være årsak til at alle 3 ansatte ved en av arbeidsplassene i Nord Troms hadde fått hjertefeil. Dette kunne ikke utvalget eller noen tilstedeværende svare på, men det ble lovet å holde dette spørsmålet under oppsikt.

Det ble ellers rettet spørsmål om fremgangsmåten ved innsendelse av forslag og som generelle retningslinjer for dette ble opplyst:

Forslaget sendes Samarbeidsutvalget for vegvesenet i Troms, postboks 615, 9001 Tromsø, eller til et av medlemmene i utvalget direkte. Hvis forslagstilleren trenger hjelp til tegning - skrivning, vil vegkontoret stille slik hjelp til rådighet. Forslagsstillerens navn blir ikke gjort kjent før eventuell premiering er sikret.

Deltakerne samlet seg til slutt til en enkel servering og under denne tilstillingen nyttet driftssjef, Herleiv Solberg på vegne av vegsjefen å overrekke en erkjentlighetsgave og diplom til 3 vedlikeholdsfolk i Nord Troms som nå hadde trukket seg tilbake etter oppnådd aldersgrense. Det var Hilbert Sandnes, Jens Jakobsen, begge Straumfjordnes og Arne Samuelsen, Lyngseidet.

Solberg sa i sin tale at disse hadde opplevd vegvesenet i hele sin utvikling, fra hakke og spade, til nåtidens maskiner. De visste hva som krevdes av dem på de ulike utviklingstrinn i etaten og de hadde mestret denne utviklingen til punkt og prikke. Han rettet en hjertelig takk til de alle og ønsket dem lykke til som pensjonister.

Hilbert Sandnes takket på vegne av pensjonistene.

"Vegstikka" beklager ikke å kunne bringe foto fra begivenheten, det klikket, enten det nå var apparatet eller fotografen, vi tror helst det siste.

Om brakker / brakkeleire.

I henhold til Overenskomstens § 31, punkt 14 foretok hovedtilitsmannsutvalgets formann og vernelederen i juni måned befarings av brakkeleire og enkeltbrakker i en større del av fylket. Det innsamlede materiale om forholdene var såvidt fyldig at deltakerne i denne befarings fant at dette var tilstrekkelig for drøfting med ledelsen om generelle retningslinjer om hva som kunne gjøres både på kort og på lang sikt med tanke på å kunne innfri overenskomstens intensjoner om underbringelse av vegarbeidere.

Den 6. juli 1973 ble så holdt et møte på vegkontoret hvor ledelsen var representert ved overingeniør Andreas Setsaa.

De spørsmål som ble drøftet var:

a) Ombygging av 4-mannsbrakker til enkeltromsbrakker.

- b) Nødvendigheten av større omtanke og flid ved oppsetting av brakkeleire og enkeltbrakker.
- c) Nivåheving av sanitærforholdene i brakkeleirene.
- d) Muligheten for oppbygging av "permanente" leirenheter på hensiktsmessige steder i fylket.
- e) Riving av 1 køye og 1 skap i 4-mannsbrakkene og innsetting av lenestol for på kort sikt å etterkomme kravet om oppholdsrom.
- f) Ombygging av de eldste brakkene til lompbrakker.
- g) Utarbeidelse av brakkeinnstruks.

En ble enige om følgende arbeidsprogram:

1. Fjerning av 1 køye og 1 skap i hver ende i de 4-mannsbrakker som i dag bebos og innsetting av 2 lenestoler.
2. Ombygging av 4-mannsbrakker til enkeltromsbrakker. Ledelsen innhenter forslag fra Moelven Brug til ombygging av brakkene.
3. Ledelsen utarbeider en plan for oppsetting av "permanente" brakkeleire på hensiktsmessige steder i fylket.

De emner og tiltak som her er drøftet, skal tas opp internt innen anleggsavdelingen med tanke på snarlig gjennomføring.

NYTT ANLEGG.

Når dette leses er vi forhåpentligvis godt i gang med arbeidsdrift på ytterligere et anlegg på Ytre Senja.

Det er fylkesveganlegget Svanelvplass - Sifjord - Grunnfarnes hvor vi nå tar fatt på parsellen Meby - Grunnfarnes, en 3 - 4 km lang strekning som skal gi en lenge savnet intern forbindelse mellom Grunnfarnes og Sifjordområdet, en forbindelse som bl.a. vil legge forholdene innen skolesektoren bedre til rette.

I denne parsellen inngår bygging av en ca. 500 meter lang tunnel og vi venter å kunne slå oss gjennom dette fjellet i løpet av

våren 1974. Den øvrige del av vegbyggingen håper vi kan gå så vidt bra unna at det i løpet av 1974 kan etableres en kjørbar-forbindelse mellom Meby og Grunnfarnes.

Vi skal utover høsten og vinteren drive med 8 av våre egne folk i tunnelen. De får diverse maskinelt utstyr å hjelpe seg med som 1 borrhigg, agregater, vifter, 1 dozer og 2 dumpere. Dessuten vil 1 á 2 leide lasteapparater være i virksomhet. Enkelte perioder kan nok styrken av egne folk bli øket noe.

Vegbyggingen i dagen, fra nordre tunnelåpning til Grunnfarnes vil trolig bli satt ut på anbud, mens vegvesenet selv besørger vegbyggingen på Mebysiden.

Det er oppsynsmann Peder Jensen som blir den daglige arbeidsleder, mens bestyrelsen av anlegget er tillagt avdelingsingeniør Eilif Mathisen. Ellers vil vår tunnelmann, Erling Strøm fungere som markarbeidsleder.

Byggingen av Meby - Grunnfarnes inngår som før nevnt i et større anlegg hvor den lengste delen, Svanelvplass - Sifjord, ikke ukjent under navnet Kaperdalsvegen, skal gi Sifjord/Grunnfarnesområdet tilknytting til landets øvrige vegnett.

Hvordan er formen?

VÅR FØRSTEHJELPSINSTRUKTØR, KJELL HOVDE, BARDU, HAR DETTE Å SI OSS ALLE:

Kjære kollegaer!

Jeg må vel nesten få lov til å regne meg som en kollega av dere, på bakgrunn av alle de kursene og skriveriene mine i Vegstikka.

Jeg ble oppfordret til å komme med noe i dette nummeret også, og det vil jeg gjøre.

Litt kort tid fikk jeg, men jeg tror jeg skal få med meg stoff som vil vekke til ettertanke.

Denne gangen vil det dreie seg om din helse. En kan vel på en måte si at det er en form for førstehjelp, dvs. forebyggende.

Etter at jeg hadde lest juni nr. av Vegstikka, ser jeg at det arbeides med å få tilsatt en fysioterapeut. Dette er vel og bra, men burde en ikke i første omgang tenke litt på å forebygge de skader som fører til at så mange oppsøker og har behov for fysikalsk behandling.

Jeg skal i noen nummer av Vegstikka prøve på å gi dere en liten innføring av betydningen av det vi alle prater om i dag, TRIM. Det er din helse det gjelder.

Før den 2. verdenskrigen og under krigen var det lite med hjertekarsykdommer i landet, men etter 1945 har en dessverre fått et stadig stigende antall personer som har blitt angrepet av denne sykdommen.

I dag forårsaker hjertekarsykdommene 50% av alle dødsfall. Utbredelsen av hjertekarsykdommene har dessverre vist seg å angripe stadig yngre mennesker.

MANGE ÅRSAKER TIL HJERTEINFARKT.

At nedarvede faktorer spiller en viss rolle ved hjertesykdommer har nok sin riktighet, men den spiller vel neppe noen rolle i den drastiske økning som har vært i de siste årene.

En ting må vi vel være enige om. Det har skjedd store forandringer i kostholdet etter siste verdenskrig. Dessverre er disse forandringene i negativ retning og det viktigste er:

Kostens fettinnhold har økt til over 40%

Kostens innhold av vanlig sukker har også økt.

Øker vi innholdet av fett i kosten, økes også bestemte fettstoffer i blodet (kolestrol).

Undersøkelser i de seinere år har vist at vanlig sukker f.eks. farin - sukkerbiter og andre produkter som inneholder raffinert sukker - kaker - sjokolade - mineralvann osv. fører også til økning av visse fettsyrer.

En rekke undersøkelser har vist at det er et nært samband mellom kostens fettinnhold og sukkerinnhold og utviklingen av visse

hjertekarsykdommer.

Vi vet også at økt fettinnhold i blodet fører til avleiring av fett og kalk i blodårene som legger seg på årevæggen.

Men det er nok ikke bare kosten som skal ha skylden for denne utviklingen av sykdommen. I de siste 20 - 30 år har det i Norge skjedd en rivende utvikling. Dette har ført til at det som før var tungt kroppsarbeid, utføres i dag med et stille-sittende arbeid. Der hvor vi tidligere brukte sykkel eller rett og slett apostlenes hester, bruker vi i dag motorkjøretøyer.

Det er bevist at personer med liten fysisk aktivitet løper en 2 - 3 ganger større risiko for å dø av hjertekarsykdommer enn fysisk aktive personer.

Sjansen til å overleve en hjerteinfarkt er 3 - 4 ganger større hos fysisk aktive personer. Undersøkelser har vist at hjertets kapasitet har økt med ca. 20% etter 10 ukers trening. Videre er det bevist at fysisk trening fører til økt omsetting av fett og derved reduserer blodets fettinnhold.

Altså, fysisk trening fører til redusert fare for hjertekarsykdommer.

Andre argumenter for å drive fysisk trening er at det fører til individets fysiske arbeidskapasitet. Dette igjen fører til mindre trøtthet, og større kraft til å klare dagens påkjenninger.

Hva bør du gjøre?

Jeg håper nå at jeg har klart å overbevise dere om at alle i vårt land trenger til fysisk trening. Men det finns mange unskyldninger for ikke å drive trening - dårlig tid - mangel på utrustning eller hvor eller hvordan en skal trene.

Det er de mange små treningsdoser som teller. Hvorfor ikke sykle på jobben, eller bruke trappen i stedet for heisen o.l.

Men det er først og fremst kondisjonstrening fordi den øker hjertets styrke - øker dens fysiske arbeidskapasitet - senker blodets fettinnhold og mine damer, motvirker overvekt.

Hva er kondisjon? Kondisjon kan enklest forklares med at en kan utføre et arbeid - stort arbeid i lang tid. For at dette skal kunne gjennomføres kreves det kontinuerlig tilførsel av oksygen samt næringsstoffer.

Praktiske treningsråd:

Begynn forsiktig. Treningsintensiteten bør avpasses etter treningstilstand, alder og ambisjoner, men for samtlige gjelder det at en begynner forsiktig.

Vanlig turgåing - eller lett sykling gir en viss trening. Men trening blir mer riktig dersom en øker intensiteten, men dette må selvfølgelig gjøres med forsiktighet.

Dersom en starter med for stor intensitet, kan dette føre til ulyst - skader og et resultat av dette blir at treningen opphører.

Regelmessig trening må til. 3 ganger om uken er det riktige, da vi vet at fettinnholdet holdes lavt i 1 - 2 døgn etter trening, og derved skulle det være passende med trening tre ganger i uken.

Variasjoner i treningen må også til. Litt sykling, fotball - turer i skog og mark - orientering - fotturer etter landeveien - ballspill osv. Dans er ypperlig mosjon.

Bedriften har sikkert en eller annen som kan sette opp programmer for dere som ønsker å sette i gang med trening.

Jeg vil derfor til slutt ta for meg kondisjonstrening. For å oppnå en effektiv kondisjonstrening må store muskelgrupper arbeide hardt i minst 15 min. eller mer. Treningen kan foregå med at en løper i ca. 15 min. eller mer. Treningen kan også deles opp i arbeidsperioder såkalt intervalltrening.

Under treningen bør man velge en intensitet med en hjertefrekvens (puls) som angitt i nedenfor tabell:

| Hjertefrekvens | Alder |
|----------------|---------|
| 150 - 180 | 20 - 29 |
| 140 - 160 | 30 - 39 |
| 130 - 150 | 40 - 49 |

120 - 140

50 - 59

110 - 130

60 - 69

Så er det bare å sette i gang med Trimmen. Husk at det er din helse det gjelder - det er ditt liv, og livet er for verdifullt til at en skal sitte det bort og dø av hjertekarsykdommer.

Skulle dere være interesserte i treningsopplegg og dette ikke kan skaffes fra vegkontoret - får dere sikkert hjelp ved idrettslagene i bygda, men skulle det by på store problemer kan dere bare kontakte undertegnede.

Ønsker dere en god høst - en fin trimmhøst i form av turer i bærskogen - jakt og fiske.

Lykke til med helsa.

VEG - sport

Siden sist har vi kjempet i fotball på flere fronter. "Veg" stiller i år med 2 lag i bedriftsserien i Tromsø. Førstelaget har gjort en bra figur i 1. divisjon, vi skal heller ikke underkjenne hva andrelaget har utrettet i 4. divisjon, men spillerstallen for dette laget er blitt særlig tappet i sommer, og det begynner å bli vanskelig å stille fullt mannskap i kampene.

VEG I mot

- BILCO 5 - 0
 - BANKENE 1 - 3
 - TRONO 3 - 1
 - TABI 0 - 1
 - BJØRN 1 - 2
 - HÅKO 2 - 0
 - POSTEN 2 - 1
 - TELE W.O.
 - SAS 4 - 1
 - NKL 0 - 2

VEG II mot

- DATASENTR. 1 - 0
 - KOMMUNEN II 1 - 3
 - ÅSGÅRD 2 - 7
 - KLIMATOR 0 - 5
 - MELAND W.O.

Det gjenstår bare 1 kamp i 1. div. og uansett resultat her ender "Veg" på en fin plassering.

Ellers har da Troms vegvesen gjort seg bemerket i Veg-cupen i år også.

I Narvik kunne laget triumfere over Nordland med 2 - 1 seier, knepen seier vil vel mange si, men spillemessig klar nok. Neste runde ble utkjempet i Nordkjosbotn mot Nord Trøndelag. Etter en innsatsfylt kamp kunne Troms gå av banen med 2 - 1 seier, etter ekstraomganger.

Dermed lå vegen åpen for deltakelse i sluttspillene som i år gikk i Buskerud, nærmere bestemt Nesbyen i Hallingdal.

Troms gikk direkte til semifinale hvor laget møtte Buskerud.

Her ble imidlertid overmakten for stor, nederlag for våre gutter 0 - 3.

I finalen beseiret Sogn og Fjordane Buskerud og kan dermed smykke seg med tittelen "Vegmester 1973".

FRA BOKEN "NORGES VEGDIREKTØRER OG VEGSJEFER" HAR VI HENTET

Dikt fra 1857

til den moderne vegbyggings pris

I avsnitt om "Vegene og deres administrasjon", er nevnt at det var omkring midten av forrige århundre at den mer moderne vegbygging begynte i vårt land. Denne store begivenhet har gitt prost og stortingsmann S. W. Thorne inspirasjon til et for da-tiden betegnende dikt. (Inntatt i "Folkevennen" 1857). Da det gir en morsom karakteristikk av vår vegbygging, er det tatt med her.

Den Vej er ikke vakker,
Som brat i Dybet gaar
Og opad tunge bakker,
hvor Hesten stille staar.
Men slige var de Veje,
Som Norge havde før,
Af dem vi nu er leje
Og bedre Veje gjør.

Om end det vared længe,
Nu Haand er lagt paa Værk,
Ti Staten giver Penge,
Og Folket Armen stærk.
Med sligt gjensidigt Bytte
Jo begge godt er tjent,
Det blir til Landets Nytte,
Og Penge er fortjent.

Se! Vejinsjeniorer
I Spidsen for os gaar,
Som Værket skjønt udfører,
Da de sin Dont forstaar.
Dem ingen Hindring skræmmer,
Ej Myr, ej Fjeld, ej Ur,
Med Kløgt og Kunst de tæmmer
Den vildeste Natur.

Men derfor er de Veje,
Som nutildags man gjør,
Saa faste, slage, greje,
Som Veje være bør.
En dobbelt Vægt nu fører
Din Hest som ingen Ting,
Og naar i Vogn Du kjører,
Du kjøre kan i Spring.

Frisk Haand paa Værket, Gutter!
Paa Kræfterne ej spar!
Naar saa vort Arbejd slutter,
En prægtig Vej vi har.
Hvor før var øde Heje,
Der livlig Førsel gaar.
Hurra for Norges Veje,
Hurra for Vejen vor!



Av en amtsingeniør's

dagbok!

Nå i en vegsjefskiftetid kan det kanskje være på plass å ta en titt i en tidligere vegsjefs meritter, eller amtsingeniørens forhandlingsprotokoll som den heter.

Amtsingeniør Saxegaard brukte den nærmest som en dagbok for årene 1916 - 1920, og her finner vi rapporter fra møter og konferanser, befaringer og andre tjenestereiser, i det hele et vell av opplysninger om en amtsingeniør's gjøren og laten i de tider.

Flere av dagboksbladene tyder på at han var en mann som ville ha orden i sakene, bl.a. at de ordrer som ble gitt, også ble utført. Vi ser 2/6 1916: "Underrettet Avd.ing. og Assist.ing. om, at de bør paase, at Veivogternes Redskap fremlægges til Kontrol under de aarlige Veibefaringer."

Og den 20/6 s.å. merker vi en ny irettesettelse: "Med Automobil (Tromsø Amts Ruteautomobil, dog ikke endnu i fast Rute) Sætermoen - Sørreisa - Fimnsnes - Karlstad - Rossfjordvand. Utmerket Tur. Adskillige ubehagelige Sætninger i Veiene, spesielt i Bardu, trods Paamindelser ivaar om foreløbig Utbedring."

Fra en reise i Kvæfjord 3/9 1916: "Veibefaring Hemmestad - Refsnes (Bygdevei) - delvis skadet av Vaarvand grundet daarlig Pas."

Og 24/6 1917:

"Befaring pr. Automobil Finnsnes - Sætermoen og Retur, bl.a. for at kontrollere om paabudte foreløpige Reparationer var utført."

Men det er ikke bare irettesettende finger som vises, også menneskelig omsorg for sine underordnede kommer frem. Således refereres fra et besøk hos oppsynsmann Kjærran i Rossfjord på hans sykeleie og de bekymringer han nærer for ham. Og noen

måneder senere mottar han meldingen om Kjærrans død og tross nettopp hjemkommet etter en 10 dagers reise til nordfylket, legger han straks ut igjen for å kunne følge oppsynsmannen til graven.

Ellers finner vi i denne dagboken interessante opplysninger om hvordan Skibotndalen også under første verdenskrig var en ettertraktet transportlinje.

18/5 - 26/5 1916: "Reise til Tromsø (Amtveistyret) - Kvænangen - Lyngen (Skibottenveien, Veier ved Lyngseidet) - Sørreisa - Finlandsnes (Brøstad Bro).

Paa Skibotten: Befaring opover forbi Lulle i Anl. av ekstraord. Transport av Varer til Rusland (Krigsartikler). Konferanse med Direktør Thesløf av Transportfirmaet Karl Bostrøm, ang. Istandsettelse av Veien efter Beskadigelse ved Kjøring i Vaartiden 1916 på Vogn. Antydnet et Depositum av Firmaet paa kr. 1.000,- i nærmeste Øiemed. Dette Beløp fandt Direktøren for høit. Amtsingeniøren forbeholdt sig derefter nærmere skriftlig Uttalelse (Beløpet stillede senere til Disp.)"

Og vinteren etter, nærmere bestemt 25/3 1917 er vår venn Saxegaard atter opptatt med problemet om transportvegen gjennom Skibotndalen:

"Reise til Tromsø (Møte T.A.D.S. Direktion) - Skibotten i Lyngen, hvorfra opover Skibottendalen over Riksgrensen til Silas (Kilpisjärvi) Fjeldstue i Finland. Det russisk-finske Transportbolag - Karl Bostrøm, kfr. side 42 foran, - har ivinter lagt en provisorisk Vintervei efter Elven fra et Punkt noget ovenfor Lulle til henimot Rovijok, ca. 4 km, hvorved de store Stigninger og Høidetop over "Halsen" er undgaat. Veien gaar i Bøininger efter Elveleiet i dype Fjellkløfter, yderst interessant, og er bygget op av Stranger og Ris, Sne og Is (Den forsvinder altsaa ved Vaarfloppen). Har holdt seg utmerket. Opsynsmand Østlyngen var med Veidirektørens og Amtmandens Bifald utlaant til dette Anlæg og fungerte senere i ca. 1 1/2 Maaned som "Veinspektør" i Bolagets Tjeneste. I arbeidsutgifter skal Veien ha kostet ca. kr. 15.000,-.

Transporten foregik nu med ca. 300 Hester, derav 1/4 norske, resten finske. I vinter er væsentlig opkjørt Militærstøvler (300 000 Par!), Tøier, Antimon, Tin og Aluminium m.m. Forholdene har iaar i enhver Henseende været gunstigere for Tran-

sport end ifjor. Elven er kjørt helt fra Skibotten (Øldørelven) til Rovijok. Lasstørelsen for flatere Partier optil 1000 og 1200 kg.

4 større Skibe er utlosset ivinter. Efter Forlydene har Skibene fra England fulgt en Rute opover mot Grønland og langs Iskanten med Indløp til Lyngen eller ved Kvænangen. Alle varer blir opkjørt iaar paa Vinterføre."



Vi har også denne gang en del jubilarer og vi gratulerer hjerteligst med

50 ÅR

| | |
|---|------|
| Maskinfører Kristian Skogstad, Salangsdalen | 10/7 |
| Anleggsarbeider Asbjørn Pedersen, Grovfjord | 2/8 |
| Oppsynsmann Magnar Angell, Finnsnes | 6/8 |
| Vegvokter Johan Løvberg, Bakkehaug | 21/8 |
| Verkstedformann Åsmund Gausdal, Storslett | 11/9 |
| Anleggsarbeider Petter Nevermo, Rotsundelv | 22/9 |

60 ÅR

| | |
|---|------|
| Verkstedarbeider Odd Einarsen, Ervik | 1/7 |
| Oppsynsmann Anders Stensaker, Grovfjord | 9/7 |
| Vegvokter Alfon Isaksen, Nordmannvik | 11/7 |
| Anleggsarbeider Sigurd Johansen, Kampevoll | 12/7 |
| Vegvokter Hans Gideonsen, Bjarkøy | 2/8 |
| Vedlikeholdsarbeider Hans Solheim, Langhamn | 5/8 |
| Vegvokter Nelkvist Karlsen, Jægervatnet | 8/8 |
| Anleggsarbeider Meyer Isaksen, Nordmannvik | 15/8 |
| Vegvokter Einar Jensen, Rotsund | 18/8 |
| Spesialarbeider Kristian Tune, Bardu | 1/9 |

| | |
|---|------|
| Spesialarbeider Arne Johnsen, Meistervik | 14/9 |
| Anleggsarbeider Ivar Bakkland, Salangsdalen | 15/9 |
| Anleggsarbeider Berger Olsen, Grovfjord | 24/9 |

NYE PENSJONISTER

Følgende har sluttet i 3. kvartal 1973 etter oppnådd aldersgrense:

Vegvokter Hølge Isaksen, Kvaløysletta

Vegvokter Vilmar Andreassen, Ånstad

og disse grunnet helbredssvikt:

Vegformann Ingolf Bergstad, Karlstad

Vedlikeholdsarbeider Sverre Lie, Evenskjer

Vi takker alle hjertelig for den innsats de har gjort for vegvesenet gjennom mange år og ønsker de lykke til som pensjonister.

† DØDSFALL



En kjent og i mange år markant skikkelse i vegvesenet er borte. Tidligere førstesekretær Albert Heimdal døde 18. august d.å. 81 år gammel.

Albert Heimdals inntreden i vegvesenet skjedde i 1907, først som vegarbeider/teknisk arbeider og fra 1916 finner vi han som kontorist, og han avanserte etterhvert til førstesekretær.

Mangfoldig var de oppgaver Heimdal ble satt til å løse opp gjennom årene. I mange av sine år på vegkontoret, spesielt før 2. verdenskrig, ble han også benyttet i teknisk arbeide ute på anleggene, såsom stiknings- og nivelleringsarbeide. Både i administrative og økonomiske

saker var han en sentral skikkelse på vegkontoret helt fram til 1962 da han fratrådte etter oppnådd aldersgrense.

I arbeidet var han pliktoppfyllende og trofast og blant kollegaer regnet som en real og grei medarbeider.

Utenfor tjenesten var friluftslivet høyest prioritert, hans hug til naturen var viden kjent. Enten det var sommer eller vinter, høst eller vår, så ble alle ledige stunder nyttet i skog og mark og ikke minst på fjellet.

For sin virksomhet i og utenfor tjenesten ble han tildelt Kongens fortjenestemedalje.

Vi minner ham i ærbødighet.

†

Vedlikeholdsarbeider Nils Engstad, Oteren, døde 23. mai 1973, 57 år gammel.

Engstad kom tidlig med i vegvesenet og han hadde mesteparten av sin tid i vegvesenet i vedlikeholdets tjeneste.

Mangfoldig var de oppgaver Engstad i årenes løp ble satt til å løse og dette gjorde han alltid til alles tilfredshet.

For arbeidskameratene var Engstad litt av et samlingspunkt, kunnskapsrik som han var og alltid levende interessert i det som skjedde både innenlands og utenlands. Og ikke å forglemme hans gode humør. Engstad var viden kjent for sine humorfylte og treffende replikker.

Engstad var også nyttet til kommunale tillitsverv, bl.a. fler-årig medlem i barnevernsnemnda. Han var i mange år medlem av styret i Storfjord Samvirkelag og ved sin død innehadde han formannsvervet her.

Vegvesenet har med Engstads bortgang mistet en dyktig medarbeider og hans arbeidskamerater en sann venn.

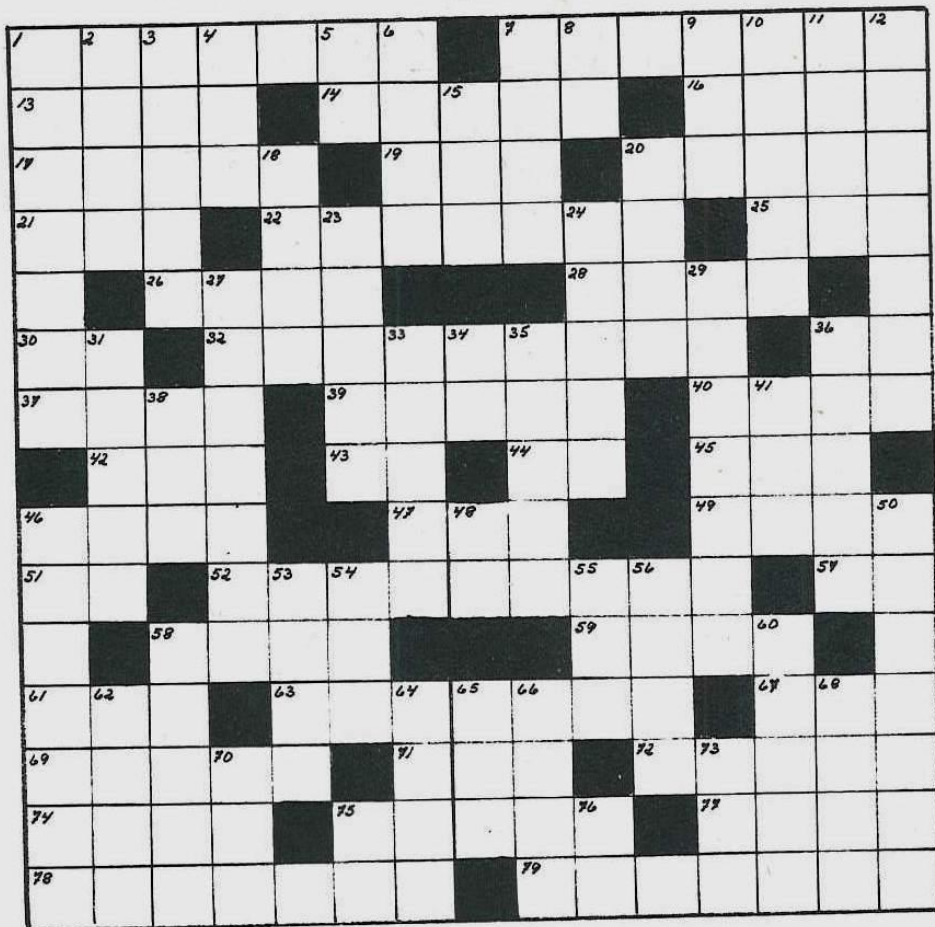
Kryssord

Vannrett:

1. Materialforekomst.
7. Bilmerke.
13. Fisk.
14. Kjent for sin pil.
16. Regnbue.
17. Bestilte.
19. Plagget.
20. Ettergivelse av syndestraff.
21. Forene.
22. Skipsreder.
25. ---vert. (damnet).
26. Bokhulle.
28. Flir!
30. Gi!
32. Ikke vidsyn.
36. Smerte.
37. Ømt.
39. Reale.
40. By i Israel.
42. Styreinnretning.
43. To like.
44. Gunnar Moe.
45. Siktemerke.
46. Emne.
47. Uttynne.
49. Slektninger.
51. Bokholderiuttrykk.
52. Rens!
57. To like.
58. Luft.
59. Vaktbåt.
61. Stoff.
63. Ordne.
67. Lærstropp.

Loddrett:

1. Belysning
2. Forfall.
3. Krukker.
4. Pronomen.
5. Harselas.
6. Beger.
7. Slett.
8. To like.
9. Rasér.
10. By i Frankrike.
11. Persisk mynt.
12. Innsjø i Hedmark.
15. Innsekt.
18. Bror til Moses.
20. Kvinnenavn.
23. Klagesang.
24. Sykdom.
27. Tribune.
29. Ondskapsfull.
31. Væsken.
33. Del av foten.
34. To like.
35. Stjerne (i Orion).
36. Forstavelse.
38. Drikk.
41. Vokalen.
46. Linje.
48. 3,14.
50. Spideren.
53. Den øverste.
54. Planet.
55. Skinn.
56. Sær.
58. Åndenød.
60. Bok.



NAVN

ADRESSE

LØSNINGEN MÅ VÆRE SENDT "VEGSTIKKA", VEGKONTORET, POSTBOKS 615, 9001 TROMSØ, INNEN 1. NOVEMBER 1973 OG MERK KONVOLUTTEN "KRYSSORD", 6 LODD I PENGELOTTERIET VENTER.

Vannrett forts.

- 69. Inngang.
- 71. Lov.
- 72. Landskap i Belgia.
- 74. Ubåtkaptein (hos Jules Verne).
- 75. Aldersomssvak.
- 77. Fille.
- 78. Vekselen.
- 79. Kjempen.

Loddrett forts.

- 62. Føler.
- 64. Gl. lengdemål.
- 65. Pur.
- 66. Utgang.
- 68. Fiskerødskap.
- 70. Kaos.
- 73. I stil med.
- 75. Øyne.
- 76. Bakke.



LØSNING PÅ KRYSSORD I NR. 2 1973.

Interessen for denne kryssorden var heller laber, kanskje sommer-tid og ferie har hatt en negativ innvirkning.

Vi venter neste gang atskillig flere løsninger, ellers må vi legge ned denne virksomheten. Av de riktige løsninger har vi trukket ut

- 1. 3 halvlodd Håvard Sandberg
- 2. 2 " Inger Jakobsen
- 3. 1 " Arild Teigen

Vi gratulerer!

Mercedes-Benz



Det fins en Mercedes-Benz
for et hvert transportbehov.

VELG ETTER BEHOV

Det er nemlig viktig for å oppnå fullt økonomisk utbytte av bilen.

MERCEDES-BENZ GARANTI

Inntil 50.000 km for kjøretøyet, 100.000 km for motoren.
Garantien gjelder 12 måneder fra registreringsdatoen.

Ta kontakt med oss:

TEKNISK BUREAU DAHL

Tlf. 8 60 55

Hvem tenker på parafin og fyringsolje nå?

De burde gjøre det, fordi flytende brensel gir Dem
og Deres familie den varmekomfort De ønsker, når
kulden kommer. Og den kan komme brått!
Kom kulden i forkjøpet.

Ring:

Norsk Brændelsolje A.s

Telefon 84566



HUSK - HA BP I TANKENE!



Brødrene Hansen

TROMSØ

MASKINER FOR BYGG OG ANLEGG