

Vegstikka

Nr. 3 - Årg. 10

JUBILEUMSNUMMER

10
ÅR

Juni 1978



Nr. 3 - Juni 1978
10. ÅRGANG

INNHold: side

Informasjonen finner	
stadig nye vegger	3
Jubileumshilsener 4, 5, 6, 7, 8, 9 og 10	
Vegsjefen: Om trafikksikkerhetstiltak	11
Edm. Eriksen intervjuer redaktøren	15
Anna Josefsen: Større leserengasjement	17
Sørstraumen bru — rapport nr. 2	18
Ny vegstasjon på Storslett	21
Radiosambandet — en landevinning	24
Biltilsynet etablerer seg på Finnsnes	27
Nok en jubilant	29
Bjørgavegen	32
Vedlikeholdsmannen —	34
Møte med to kokker fra 1920-årene	38
Gratangsvingene snart borte fra E-6	42
Spesialoppdrag i Nordkjosbotn	46
Oppfinnelser gjort av tjenestemenn	46
Ordet fritt	47
Veg - Sport	48
Ferietur i Hellas	54

Bidragstyttere denne gang:

Kåre Bruun, Bjarne Otterdal, Gunnar Berntsen, Magnar Angell, Oddmar Eilertsen, og selvsagt alle de som har sendt oss hyggelige hilsener.

I redaksjonen:

Olve Reiersen, redaktør
Anna Josefsen, red. sekr.

Redaksjonsråd:

Overing. Oddmar Eilertsen
Vegmester Guttorm Henriksen
Verkstedarb. Paul Jernberg
Avdelingsing. Kjell Kvåle
Avdelingsing. Randulf Kristiansen

Utgiver:

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk:

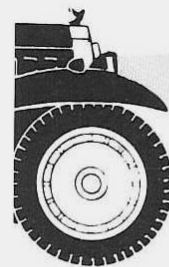
Lundblad Trykkeri, Tromsø

Opplag:

2400 eksemplarer

Forsiden: Fra riksveg 6 ved Oksfjordvatn.

Baksiden: Sluttarbeider på parsellen Høgtverrelv — Tune i E-6, Bardu.



JUBILEUMSÅR

INFORMASJONEN FINNER STADIG NYE VEGGER

Gjennom 10 år har nå med Vegstikka søkt å gi våre ansatte bedre forståelse for hverandres situasjon i etaten, orientere om våre planer, meddele våre resultater, for å nevne noen aktuelle informasjonstemaer.

Såvidt vi har kunnet registrere synes både ledelsen og ansatte at de med Vegstikka har fått et redskap som også gir mulighet til å skape en bedre sammensveiset tropp, et mere enhetlig vegvesen.

Men uansett hvilke resultater vi forventer, de vil forsterkes og forbedres om vi fikk flere av de ansatte i tale gjennom spaltene våre. Spesielt viktig er det at utedriftens folk henvender seg til avisen med meningene sine. Fri meningsutveksling bør være et pluss for leserne og for etaten som helhet.

Vi tror ellers at da Vegstikka kom i 1969 satte den fart i andre informasjonstiltak, også de mere publikumsrettede.

Det kan ikke ha gått hverken politikerne eller det vanlige publikum forbi at vi gjennom orienteringsmøter søker å gi grunneiere og almenheten ellers innblikk i nye vegplaner, både på planarbeidsstadiet og når planen er ferdig i forslag.

Vi presenterer fyldige årsmeldinger som vi opplagsmessig forsiktig øker etter som interessen stiger — i år også i et nøtteskal i form av en folder.

Det arbeides for tiden også med en folder i anledning etablering av de første lysregulerte gatekryss her i fylket.

Disse og andre både lokale og sentrale informasjonstiltak, heri medregnet små drypp til lokalavisene og lokalradioen, har nok bidratt til økt forståelse for vegvesenet ute blant publikum.

Vi ser en klar linje fra det pionerarbeidet Vegstikka vel har utført gjennom de ulike tiltak vi ellers har iverksatt og til vårt siste framstøt — deltakelse på Varemessen i Harstad i anledning byjubileet der i disse dager.

Det skal bli spennende å se hvordan den blir mottatt.

HILSEN TIL VEGSTIKKA FRA VEGDIREKTØREN

10
ÅR

Å skape kontakt mellom de ansatte er slett ikke lett i en etat som Statens vegvesen. I tillegg til å være en av landets største bedrifter, har vi virksomheten vår spredt i de fleste strøk av landet. Derfor betyr bedriftsavisene meget for å bevare samholdet i bedriften og derved skape en etatfølelse. Denne funksjon er ikke minst viktig på bakgrunn av den sterke ekspansjonsperioden som etaten har vært gjennom — en utvikling som lett skaper avstand og manglende samhörighet. Her har bedriftsavisene vært en god motvekt ved å spre opplysninger som angår oss alle og ved å bidra til at vi kunne bli bedre kjent med hverandre.

Dette med å sørge for at opplysninger og informasjon når frem til dem som trenger det, er blitt en viktig oppgave i enhver bedrift. I de senere årene har vi i vegvesenet arbeidet med å bygge ut informasjonsfunksjonen. Jeg ser bedriftsavisene som en viktig del av denne funksjonen og jeg tror at bedriftsavisenes oppgaver vil få økt betydning i årene som kommer.

Vår etat har i dag et bedriftsavismiljø vi kan være stolte av og for meg som vegdirektør er det selvfølgelig også ekstra hyggelig å kunne slå fast at Statens vegvesen er en klar ener på dette feltet blant de statlige etater. Av vegkontorene var Troms først ute med egen bedriftsavis. Gjennom 10 år har avisen vært med å prege utviklingen på dette feltet i vegvesenet. De som har stått bak dette arbeidet fortjener all



ros for en godt utført jobb og en spesiell takk vil jeg rette til konsulent Olve Reiersen som har vært avisens redaktør siden starten.

Jeg gratulerer med 10-årsjubileet og ønsker lykke til med arbeidet i de kommende år.

Karl Olsen

Vegsjef Bj. Haugmoen:

TIL LYKKE MED INNSATSEN!

10
ÅR

Jeg vil med dette sende min beste hilsen og gratulasjon til "Vegstikka" i anledning 10-års jubileet. Tar jeg ikke mye feil var "Vegstikka" først ute som bedriftsavis for vegetaten ute i distriktet.

Takken for dette tilkommer i første rekke daværende Samarbeidsutvalg som tok det endelige skritt for at den lenge omtalte bedriftsavis så dagens lys.

Men like stor takk skylder vi "Vegstikka"s redaktør konsulent Olve Reiersen for helhjertet innsats og aldri sviktende tro på avisens betydning for vegvesenet. Redaktøren skulle etter hva jeg husker hatt avløsning etter ett år. Takket være hans forståelse for redaktørvanskene har han trofast fortsatt i jobben og på sin lune måte forsiktig antydnet at avisen er interessert i stoff.

Vi kan vel neppe vurdere bedriftsavisen høyt nok. En slik avis ser jeg personlig som hjørnesteinen i forbindelse med informasjonsvirksomheten i vegvesenet. Ledelsen kan på en grei måte komme i tale med vegvesenets ansatte og motsatt.

"Vegstikka" har og vil sikkert fortsatt være et middel til å motvirke det som i dag heter fremmedgjøring. Jeg tror den er med på å styrke etatsfølelsen i og med at den er vår egen avis uansett hvor i fylket vi måtte ha vår arbeidsplass.

For meg personlig er "Vegstikka" en alltid velkommen og interessant bedriftsavis som gir meg et friskt pust fra et kjent og kjært fylke både når det gjelder natur og befolkning og ikke minst fra alle innen etaten jeg fikk den glede å samarbeide med.



Så vil jeg ønske hell og lykke i "Vegstikka"s framtidige arbeide og ønske at den fortsatt vil innfri de forventninger som en gang ble satt til denne bedriftsavis.

Til slutt sender jeg min beste hilsen til "Vegstikka"s medarbeidere og alle dens lesere på kontor, verksteder, og ute i driften.

Bj. Haugmoen.

LENGE LEVE JUBILANTEN



10 år er jo ingen høy alder for en jublant, og slett ikke for en avis. Men når det gjelder bedriftsavis er saken en ganske annen. Og særlig da i Statens vegvesen. Troms var såvidt en vet et av de første fylker som gjennom Samarbeidsutvalget tok initiativ til en bedriftsavis som i "dåpen" fikk navnet "Vegstikka".

En må vel kunne si at den i likhet med vegvesenet for øvrig har gjennomgått en rivende utvikling i disse 10 år.

Ingen jublant kan leve lenge uten næring, heller ikke "Vegstikka". Det er derfor viktig at vi alle innen etaten er med og forer den med stoff.

I retningslinjer for bedriftsavis fra Vegdirektoratet heter det bl.a.:

"Bedriftsavisens formål er å informere de ansatte om det som skjer i etaten. Bedriftsavisen skal være et forum for fri meningsutveksling. Bedriftsavisene skal gi et tverrsnitt av det som skjer i etaten"

Skal disse mål nås, er det nødvendig med bidrag både fra ledelsen med informasjon og likeså fra oss i utedriften med meningsutvekslinger m.v.

At "Vegstikka" har interesse også utenfor etaten er tydelig. En ser jo at aviser sitterer stoff fra "Vegstikka" som har almen interesse. Dette ser jeg på som ei positiv utvikling.



Det er jo vanlig å takke en jublant for innsats og godt arbeide, men i dette tilfelle må takken gå til redaksjonen og spesielt til redaktøren som i første rekke er med å forme avisen.

Med hilsen

Agnar Nilsen

GRATULERER



Når en ser tilbake på de 10 år "Vegstikka" har kommet ut, må man vel ha lov og si at det har vært en nyttig informasjonskilde for etat og ansatte.

Dette er en informasjon som når alle ansatte i etaten og bidrar til og knytte denne bedre sammen. Også våre pensjonister setter stor pris på avisen og at de får denne, og inntrykket er at den leses fra perm til perm. De får på denne måte følge med hva som foregår i den etat som de har arbeidet i så mange år av sitt liv.

Ønsket fremover måtte bli at avisen kom oftere ut, slik at stoffet, særlig informasjon og kunngjøringer m.v. ikke ble for gammelt.

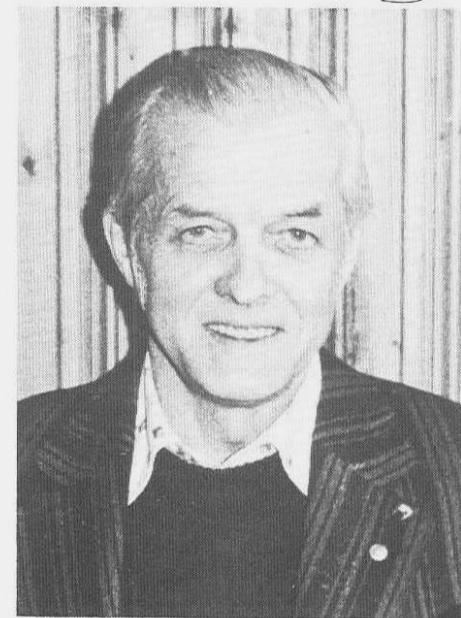
Kryssordet er det mange som savner, men det er vel mangel på forslag som er årsaken til at dette ble borte. Redaksjonen ønsker sikkert at flere bidro med stoff for å ha mere og velge i. Det er ønskelig at avisens kontakt med arbeidsplassene i form av intervjuer med de ansatte blir utvidet. Det er sikkert mange som har noe på hjertet men det er så vanskelig og føre dette i penn.

Takk for avisen gjennom 10 år.

Ønsker redaksjonen lykke til videre.

Med hilsen

Martin Rognli.



DEN GANG OG NÅ



“Vegstikka” kan jubilere!

Det er 10 år siden bladet kom ut for første gang. Som leser av bladet må jeg si at “Stikka” har funnet et leie og en kurs slik at bladet er et utmerket informasjonsblad som etter min mening har legning i seg til fortsatt utvikling. Som blad har “Vegstikka” gitt meg utmerkede informasjon og innsyn i aktuelle saker som en ordfører bør ha kjennskap til.

De senere års utvikling når det gjelder standardheving av vegnettet innen Sørreisa kommune så har den vært vesentlig. Det har skjedd en merkbar standardheving de senere år. Nøktern, men god standard er rv. 86 Sørreisa – Bardufoss blitt. Videre utbygging mot Skøelv av rv. 84 og den pågående utbygging mot Finnsnes lover godt. Fylkesvegnettet har fått sin standardheving selv om vi ønsker at det skulle ha vært bedre.

For oss i Sørreisa betegner vi utviklingen slik:

Fra gjørme til veg.

Kravet til vegstandard er med årene blitt høynet og for å illustrere dette kan jeg nevne at i årsberetningen for Sørreisa Jernmalmfelter fra 1922 står det følgende å lese:

“Mellom Skøelv i Sørreisa og til Finnsnes er det utmerket automobilvei.”

Ja, dette var ord en gang. Kravet til vegkommunikasjoner har alltid stått i sentrum.

Et krav som nå realiseres, nemlig utbygging av Bjørgavegen har sin historie.



Jeg vil nevne at den 20/1 1918 skrev D. Jakobsen i Bjørgen til amtsingeniør Saxegaard, Harstad følgende:

“Tillader mig høfligst forespørge Hr. Amtsingeniøren om ikke tiden nu snart kan vere inde at forsøge De respektive Herredstyre i Tranø, Sør-Reisen og Dyrøy om ikke nu da Tranø på sin side har mening at fremme veien til Sør-Reisen grense og Sør-Reisen har faaet Amtsbevilgning til Ytre Sillevik eller til Bjørgens grense at saaledes Bare Bjørgefjeldet staa som den store hindring for samferselen for hele strøget — om det ikke da med Hr. Amtsingeniørens beste velvilje kunde

faa staten at overtage et saadant veigjenbrudd i den første fremtid. Utvikling av kommunikasjoner for strøget er krævende. Store kommunikasjonsinteresser for samtlige kommuner vilde løses både av hensyn til post og andre væsentlige ting”

Amtsingeniør Saxegaard svarer Jakobsen i skriv av 11/2 1918 slik:

Til et slikt anlæg vil kræves saa mange Penger at det har meget lange Utsikter med at få det fremmet. Jeg tror derfor ikke det nytter fortiden at vække forståelse for denne Veiforbindelse. Hermed er ikke sagt at kravet ikke en Gang i Tiden kan imøtekommes.”

Så kom omsider “Tiden” da staten sa ja, og vegsjefen kunne få lov til å gå på Bjørgfjellet for å oppfylle kravet om vegutløsning. Et stort anlegg er i gang — muliggjort av felles innsats fra staten — kommunene og ikke minst vegsjefen. Det



knytter seg fremtidshåp til vegutløsningen. Samarbeid:

Territoriene tilhører kommunene — og innenfor kommunegrenser skal vegvesenet operere. Vegvesenets og dets folk er til for å fremme folkets behov for kommunikasjoner. Min erfaring er at skal ting lykkes må det samarbeid til. Personlig har jeg sett det som en plikt å engasjere meg i løsning av problemer som kan være til gagn for å lette vegvesenets arbeidsoppgaver i kommunen. Jeg tror det er nyttig av vegvesenet på tidlig planleggingsstadium innfører kommunen i problematikken — vi har noe å hente der.

De bløte trafikanter skal fram — her er en oppgave som krever stor oppmerksomhet. Kommunene har plikt på seg til å løse problemene i samarbeid med vegvesenet. Her må det smidighet til i planleggingen — våre randbebyggelse har gjort plansituasjonen vanskelig.

Arnold W. Johansen,
ordfører.

VEGSTIKKA JUBILERER



“Vegstikka”, et ikke ukjent husorgan i Troms, er 10 år. Milepelen markeres med et jubileumsnummer, slik alle seriøse blad og aviser pleier.

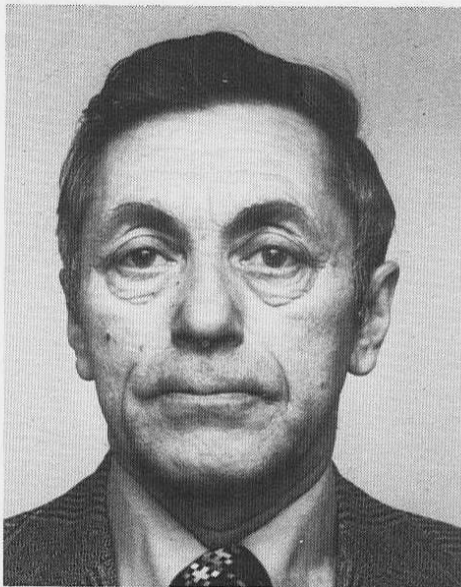
Troms fylkes vegvesen var det første i vårt land som ga ut et slikt indre husorgan i informasjonens tjeneste, innenfor en etat som er spredt over 26 000 kv.km. Flere fylker kom til etter hvert. I dag er det bare ett fylke som ikke har et slikt eget husorgan.

Som en av “Stikkas” faste lesere fra første nummer, og fram til i dag, vil jeg gjerne stille i gratulantenes rekke. De første nummer av “Stikka” virket kanskje noe famlende. Man var usikker på mange ting og ikke minst på hvilken type stoff det skulle satses på. En ting var imidlertid klart — det var at behovet for informasjon via “Stikka” var uomtvistelig. Den ble et kontaktledd mellom alle i denne vidtfamne bedriften som i dag teller langt over 700 ansatte.

Ordinært opplag er 1400. Det forteller at “Stikka” når langt ut over vegvesenets egne rekke.

Sikkerhet og opplæring, personalia, orientering om årsplaner og målsettinger, intervjuer og nytt fra anleggene, er vel de stoffgrupper som har dominert. Men også mye annet har “Stikka” brakt og ikke minst en rekke interessante historiske glimt i form av omtaler og bilder.

“Stikka” har alltid vært verd å bruke noen minutter på. Mange nyttige tips til



reportasjer og ellers er hentet fra denne lille “avisen” som for tiden kommer 6 ganger i året. Gjennom alle disse 10 årene har konsulent Olve Reiersen ved vegkontoret vært redaktør av “Vegstikka”. Det er grunn til å gratulere ham med vel utført arbeid i disse årene.

Edmund Eriksen.

VEGSJEFEN:

I BEDRING AV EKSISTERENDE VEGNETTS TRANSPORTSTANDARD ER INNEBYGGET BETYDELIGE TRAFIKKSikkerhetSTILTAK

“Vegstikka” jubilerer — 10 år — det er jo i grunnen ikke noe lang tid, men disse samme årene representerer vel ellers for vegvesenet i Troms en betydelig epoke, vegsjef Herleif Solberg?

— Ja, det er en betydelig epoke for vegvesenet i Troms. For å holde oss til riksvegvesiden kan det jo her pekes på at bevilgninger til riksveganlegg over kap. 1370 er steget fra 23,8 mill. kr. i 1967 til 93,1 mill. kr. i 1977. Selv med sterk prisstigning i perioden betyr dette en reell økning av vegbudsjettet.

Denne øking har bl.a. ført til at faste dekker på riksveger er øket fra 196,5 km eller 13% pr. 1/1-68 til 899,5 km eller 54% pr. 1/1-78. Samtidig har vi bygget ferjefri Rv. 6 på østsiden av Lyngen, Skjervøybrua, Gisundbrua og Sandnesundbrua, flere riksvegferjesamband er etablert, og noe er også gjort for trafikk-sikkerhet og miljø. På fylkesvegvesiden er gjennomført flere større vegutløsningsoppgaver, særlig på øyene.

— *Det viktigste (gledeligste) i denne 10 års-perioden?*

— Det viktigste i perioden er at vi har hatt en betydelig øking i bevilgninger, og det er først og fremst midler som må til for å få resultater.

Ellers er det gledelig at vi har fått til en harmonisk utvikling av såvel personalet som av vegadministrasjonens organisasjonsmønster (funksjonsdelingen).

Dersom jeg må trekke fram noe spesielt, så er det for meg fullførelsen av Skibotn — Løkvoll i 1974—75, som gir oss ferjefri stamveg gjennom Troms.

— *Den største skuffelsen de samme årene?*

— Jeg kan ikke huske direkte større



skuffelser, men bl.a. opplever en flere små skuffelser når det gjelder kommunenes medvirkning i framdrift av plan- og grunn-ervarsarbeidet med gang- og sykkelveger.

Det kan komme til å bli skuffelse i den nåværende økonomiske situasjon, dersom bevilgningene til vegformål blir redusert — med de mange oppgaver vi enda har.

— *Største oppgave/utfordring vi står overfor her i Troms i dag / den nærmeste tid framover?*

– Det framgår klart av NVP, og det vil komme til å framgå klart av fylkesvegplanen (TFVP) at våre største oppgaver i årene framover ligger i å utbedre eksisterende vegnett. Det gjelder da særlig å drive en nøktern planlegging og utførelse – slik at kostnadene blir lavest mulig, men at vi likevel får best mulig resultat hva angår bæreevne, dekke, bredde, kurvatur og trafiksikkerhet.

Bare gjennom slik optimal planlegging og utførelse kan vi oppnå et billigere vedlikehold, bedre trafikkavviklingsevne, større kjørekomfort og bedre trafiksikkerhet.

Videre er det en stor oppgave for oss å arbeide for forståelse av avkjøringsvegnes store betydning for trafiksikkerhet i tettstedene langs de viktigste stamveger.

– *Det hevdes – vegstandarder i Troms må først komme nærmere landsnivå før vi for alvor tenker på gang- og sykkelveger. Andre mener at siden vi ikke er kommet så langt i vegutbyggingen, har vi muligheten til å unngå de tabber som er gjort i andre steder hvor man ikke tenkte på de myke trafikantene og derfor nå er kommet opp i store trafiksikkerhetsmessige vansker. Man burde heller bygge et kortere stykke veg og samtidig sørge bedre for de gående og syklende.*

Din mening om dette?

– Vegstandarder i Troms er – særlig hva angår bæreevne, dekke og bredde – vesentlig dårligere enn landsgjennomsnitt. Dette går klart fram av alle oversikter som er utarbeidet i forbindelse med NVP.

Programfordelingen i NVP gir videre klart tilkjenne at det er under hovedprogram 2: "Bedring av eksisterende vegnetts transportstandard" at de store oppgaver for Troms ligger – hele 75% av de totale investeringer i 1978–81.

På dette område – som på andre – er det mulig for oss å lære av de som er kommet lenger enn oss.

Det er likevel lite realistisk å tro at vi i Troms kan ta så mye mere hensyn enn ellers i landet til de myke trafikanter, fordi:

1. De største oppgaver ligger klart innafør hovedprogram 2, jfr. teeløsning, klager over grusveger om sommeren, klager over smale vegger m.m.
2. Som foran nevnt har den kommunale medvirkning til plan- og grunnvervsframdrift for gang- og sykkelveger til dels vært skuffende.
3. Vi har når det gjelder omkjøringsveger for tettsteder – som ofte er en mye sikrere trafikkløsning enn gang- og sykkelveger – møtt liten forståelse i lokalsamfunnet. Hensynet til forretningsdrivende og det eksisterende synes å veie sterkere for lokalsamfunnet enn trafiksikkerhet når det gjelder å velge.
4. Gamle vegsløyfer etter omlegging, med bare tilknytning til den nye veg i begge ender, synes for meg å være en trafiksikkerhetsmessig forbedring. Dette synes ikke å bli likt oppfattet, noen vil med en gang ha flere og mere direkte tilknytning til ny veg, kfr. Bøndenes Koop på Fagerfjell, og da er investeringene bortkastet.
5. Også i vårt dominerende program: "Bedring av eksisterende vegnetts transportstandard" er der inntatt mange tiltak også for å beskytte de "myke" trafikanter. Nevnes kan avkjørselsregulering, busslommer m.m.

– *Vi har jo dessverre ikke den beste trafikkulykkesstatistikk å se tilbake på her i Troms. Hvilke muligheter har vi for raskest å kunne bedre denne situasjonen?*

– Nei, vi har ikke den beste, men vi har langt fra den verste trafikkulykkesstatistikk. I forhold til trafikkarbeidet ligger vi på nest gunstigste plass, og i forhold til folkemengden ligger vi på 3. gunstigste plass, se NVP 1978–85, del 1, side 165.

Når så det er sagt, skal det likevel tilføyes at det er galt nok som det er, og at vi alle må arbeide for en større trafiksikkerhet og færre ulykker.

Dette arbeid kan skje gjennom forbedring av vårt vegnett – så som vanlig utbedring, omkjøringsveger for tettsteder, gang- og sykkelveger, busslommer, utbed-



Bæreevnen er ikke bra, sier vegsjefen. Einar Jensen i Rotsundelv sørger for vårlige akseltrykkbegrensninger.

ring av spesielt ulykkesbelastede punkter m.m.

Videre bør trafikkantopplæring forbedres, under vårt spesielle klima vil glattkjøringsbane være av stor betydning. Likevel tror jeg at det er holdningen til oss trafikanter det er noe galt med, og at en holdningsendring må til. Der er alt for mange individualister i trafikken i Troms, det vi trenger er mere lovlighet og hensyn. Politiovervåkning bør skjerpes, og da slett ikke bare med fartskontroll, men snarere med kontroll av bl.a. parkering på forkjørsveg, vill og uforsiktig kjøring inn på forkjørsveg fra avkjørsler og sideveger.

Dette kan en se alt for mye av i Troms. Har kanskje den ensidige fartskontroll gjort oss til småkjeltringer? Der vi passer på å holde enten 49 1/2 km/t eller 79 1/2 km/t under alle forhold fordi vi vet at

dette kan bli kontrollert, mens vi samtidig gjør en masse andre ulovligheter som vi vet ikke blir kontrollert?

Jeg er enig i gjeldende fartsgrense, men synes at mange kjører lovlig, men alt for fort i vinterfylket Troms. Dette kan de mange og store ulykker de siste vintre tyde på.

Er respekten for fartsgrensene blitt etterlevet slik at vi kjører 49 1/2 eller 79 1/2 km/t uansett forhold, og sluttet å vurdere de spesielle forhold – som i vinter-Troms alltid vil bli varierende og farlige? Mye tyder på det.

– *Arbeidsmiljøloven er jo aktuelt tema vi går jo ut fra at driften vår tilpasses denne loven. Men tror du den i visse høve, spesielt for vegvesenet rommer konfliktstoff? Hvilke og eventuelt hvordan overvinne vanskene?*

Etter å ha gått gjennom et lokalt kurs i Arbeidsmiljøloven sammen med ansatte på alle trinn har jeg den beste tro til at dette skal gå bra. Nevnes kan at for å få et meningsfylt arbeid bør de enkelte informeres best mulig om hva som skal gjøres, hvor det skal gjøres og når tid det skal gjøres, og at det blir anledning til meningsutveksling mellom ledelse og ansatte i denne. Informasjon om metoder, men ikke om mål, som er politisk fastsatt.

Etter oppdraget bør de ansatte informeres om hvordan jobben (anlegget o.l.) er utført. Informasjon blir derfor viktig for oss alle.

Et annet problem er bl.a. opptaking av veg etter snøskred. Det gis ingen anvisning i loven om slike forhold, men løsningen må vel bli at slikt arbeid ikke settes i gang før de som skal utføre jobben og den lokale ledelse (vegmaster) er enig om at forholdene er trygge nok. Dette vil opplagt gi kritikk av trafikanter ute i lokalsamfunnet, og denne kritikk får ledelsen besvare, med henvisning til arbeidsmiljøloven.

– *Vi har jo fått signaler om at også vårt fylke skal gjennom et personal- og utviklingsprosjekt. Hvilke forventninger kan man stille til et slikt arbeide?*

Man bør ikke forvente et resultat som tilsier total omlegging av vår organisasjon — dertil er den for godt utbygd og tilpasset dagens oppgaver.

Derimot er min største forventning at den enkelte ansatte gjennom dette arbeid blir bedre kjent med vår hovedmålsetting og delmålsettinger, hovedoppgaver og deloppgaver, og derigjennom klarere enn før innser betydningen av egen og andres plikter og muligheter.

Dette arbeid kan derfor føre til at den enkelte får mere meningsfylt arbeid i sin daglige situasjon.

— *Regner du med at også utdriften skal trekkes med i dette prosjektet?*

Utdriften bør trekkes inn, men på et noe senere stadium, når en har høstet erfaring med arbeidet ved vegkontoret og biltilsynsstasjonene.

— *Selv om det kanskje til sine tider hal- tet noe, så er jo informasjonsarbeide ikke noe nytt i vegvesenet. Det har bare antatt nye former og tilpasset seg den nye tid. Bedriftsavisen vår er ett tiltak spesielt beregnet på våre egne. I disse dager opp- trer vi som en annen handelsagent på en varemesse. Hva har vi nå der å gjøre?*

— Informasjon er så viktig at vi må prøve alle muligheter, og en av disse muligheter er å gjøre oss kjent gjennom varemessen i Harstad.

Vegvesenets medvirkning i planer, veg- vesenets forvaltningsoppgaver samt utbyg-

ging og vedlikehold av kommunikasjoner, biltilsynet og vegkontorets medvirkning i trafiksikkerhetsarbeidet — kanskje særlig biltilsynets publikumsoppgaver, berører svært mange personer i dette fylket og det er derfor svært viktig at flest mulig får kjennskap til hva vi står for. Dette kan forenkle saksbehandlingen betraktelig.

— *Tror du dette utstillingstiltaket blir et engangsforetak eller blir det fulgt opp liknende på forskjellig annet vis?*

Det er tidlig å uttale seg om hvorvidt dette blir et engangstiltak — det kan vi først si etterpå. Men jeg tror vi må være våkne for alle muligheter til bedre informasjon.

— *Alle går jo ikke på varemesse, hvor- dan ellers nå publikum bedre enn hva som er tilfelle i dag?*

— De andre kan nås med foldere, orien- tering i avisene, fram møte ved planutleg- ging m.m.

Når det gjelder aviser bør nok vi et- terhvert innta en mere aktiv orienterings- holdning. Vi sitter i dag for mye "på gjer- det" og leser avisinnlegg fra personer som ikke kjenner den hele og fulle bakgrunn for de enkelte saker som blir omtalt, og derfor blir det ofte feilaktig informasjon.

"Vegstikka" bør fortsatt inneholde fyl- dig og god informasjon om prosjekter/ problemer, som igjen kan brukes av avisene.

Journalist Edmund Eriksen intervjuer redaktøren

VEGSTIKKA ER NOK KOMMET FOR Å BLI

I de 10 år Troms fylkes vegvesen har gitt ut sitt eget husorgan "Vegstikka" har konsulent Olve Reiersen ved vegvesenets kontor i Tromsø, vært "Stikka"s redaktør. I anledning jubi- leet har undertegnede besøkt han og laget et intervju for "Vegstikka".

— *Troms fylkes vegvesen var det før- ste i landet som startet utgivelsen av et eget internt informasjonsorgan, eller hus- organ om en vil, innenfor vegetaten.— Hvorfor?*

— Samarbeidsutvalget avslørte snart at det eksisterte et stort informasjonsbehov, så å si på alle områder. De som møtte i samarbeidsutvalgene fra de ulike områder av bedriften visste lite om hva de andre stelte med og hvordan hverdagen var for dem. De ønsket en bredere informasjon men dette var jo nærmest umulig. En kunne ikke reise rundt å informere den enkelte om bl.a. alt det nye som etter hvert ble tilført etaten av nye maskiner, opplæring m.m.

— *Da man ble fullt klar over det eksis- terende informasjonsbehov drøftet man dette i vegadministrasjonen. Der ble det så enighet om å forsøke med et informa- sjonsblad, "Vegstikka", som i de første årene kom fire ganger i året.*

— *Og erfaringene ble gode?*

— I starten var man jo noe usikre. Etter hvert fant man en brukbar form for å meddele det som skjedde innen etaten, om planer og prognoser, personaliastoff, historisk stoff og bilder, intervjuer og an- net stoff og herunder selvsagt også idretts- stoff fra bedriftssiden.

— *Dere legger mye vekt på vernear- beid og sikkerhet?*

— Ja, det er riktig, det er høyt priori- tert stoff og det samme gjelder opplærin- gen innen etaten. Det stoff vi ikke brin-



ger så mye om er lønns- og arbeidstids- spørsmålet. Dette avgjøres av organisa- sjonene i forhandlinger med motparten. Det er da bare de endelige resultater som har interesse og de satser som fastsettes.

— *Er det bra tilgang på stoff?*

— I de første årene fulgte nok "Stikka" med meg hjem i senga, men etter hvert er den kommet inn i en fast rutine. Stort

sett er det alltid nok å skrive om, men å bringe stoffet fram i "Stikka", går ikke alltid like greit. Bildene fra anlegg f.eks. må vi jo oftest ta ved leilighet. Her vil jeg gjerne nevne at vi er svært interessert i gamle vegarbeidsbilder fra anlegg, livet på brakka og andre ting fra etaten både før og etter krigen, sier Reiersen.

— *Opplaget er 1400, det er jo nær det dobbelte i forhold til ansatte. Hvem er de andre kundene?*

— Først og fremst våre mange pensjonister. De leser "Vegstikka" grundigere enn noen andre, tror jeg. De lever på en måte fortsatt med i det som skjer, og der-til har vi hatt disse pensjonisttreffene. Så er det litt bytting av "husorgan" med vegvesenet i andre fylker og institusjoner og en del andre, som får den.

— *Du liker etter alt å dømme å stelle med denne hjertesaken din?*

— Jeg gjør faktisk det. Jeg tror også "Vegstikka" vår er kommet for å bli, uansett hvem som nå måtte redigere den. Den fylte et behov som åpenbart var til stede og det har også vist seg i andre fylker. Dertil kommer jeg i kontakt med en masse mennesker som jeg ellers ikke ville ha truffet. Og en ting til. "Stikka" bør redigeres av en person som sitter noenlunde sentralt i vegkontorets administrasjon. Det medfører en rekke fordeler som bl.a. lettere tilgang på informasjon om ting som bør med i "Stikka" og man har jo bl.a. ellers verdifull kontakt med mange andre etater, sier konsulent og redaktør Olve Reiersen.

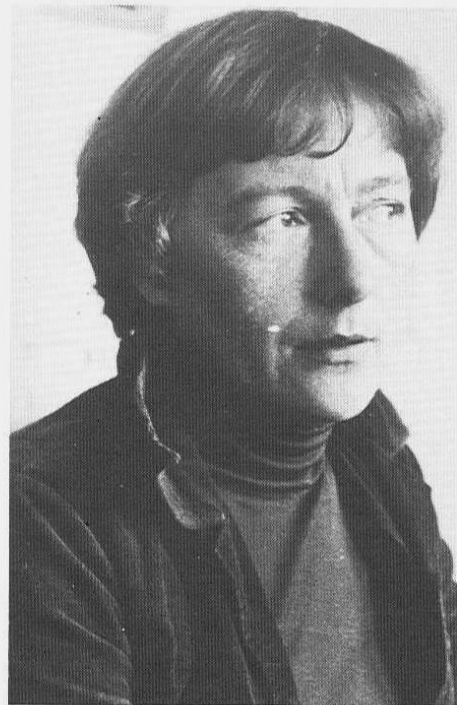


VEGSTIKKAS REDAKSJONSRÅD i jubileumsåret, fra venstre: Randulf Kristiansen, Oddmar Eilertsen, Kjell Kvåle, Guttorm Henriksen og Paul Jernberg. Foran redaksjonen med Anna Josefsen og Olve Reiersen.

Anna Josefsen:

ØNSKER ET STØRRE ENGASJEMENT FRA LESERNES SIDE

Anna Josefsen har siden 1974 vært tilknyttet redaksjonen av "Vegstikka". I denne tiden har hun nok ofte følt at hun som avismedarbeider burde vært noe bedre forhåndsorientert og hatt noe mere vegfaglige kunnskaper — akkurat som alle andre som steller med aviser.



noe nytte av det. Skulle derfor ønske man oftere fikk lesernes reaksjoner. Ellers kan det mange ganger være vanskelig å få nok opplysninger om det du skal skrive om. Ikke for det at ikke de du spør er hjelpsomme og greie. Men det kan være mange viktige ting som du egentlig ikke har forutsetning å spørre deg fram til. Om de som sitter inne med viktige opplysninger og fakta tenkte på "Vegstikka"s utsendte i så henseende, var det bra.

Flere utgaver i året og bedre lay-out kommer vel også etter hvert og vil dermed gjøre den mer lesevennlig. Ellers er jo avisa bygget opp etter de retningslinjer man har funnet formålstjenlig. Det kan vel likevel være vanskelig å kunne dekke alt som er av interesse. Her synes jeg altså at leserne må komme oss til hjelp — gode ideer, tanker og meninger om forskjellige ting er det sikkert mange som sitter inne med. Alle burde følge seg kallet, her.

— Har arbeidet med avisa gitt deg noe igjen for strevet?

— Jeg synes arbeidet med "Vegstikka" er en utfordring — og det er vel sånn som med alt annet arbeid — det du makter å utføre gir deg også glede. Det har vært lærerikt, jeg har truffet mange mennesker og det er også en tilfredsstillelse å få være med på å lage noe.

— Men "Vegstikka" er nok kommet for å bli, så har du ideer om hvordan forbedre oss?

— Du skriver jo ikke for din egen del — og vet egentlig ikke om andre har hatt

SØRSTRAUMEN BRU

RAPPORT NR. 2

Arbeidet med brua skrider jevnt og sikkert framover. Bl.a. er spuntarbeidet for et av hovedfundamentene ferdig. I forrige nummer av "Vegstikka" opplyste vi at strømmen i sundet kunne nå en hastighet på 5–6 knop. Dette er galt, 12–14 knop gjør den og skaper selvsagt atskillige vanskeligheter. Resultatet av de spennende grunnundersøkelsene ga riktignok en kostnadsøkning på 3 millioner – men heldigvis ingen utsettelse i byggetiden.

De supplerende grunnundersøkelser som NGI og vegvesenet – eller "Kaino-gjengen" – har foretatt er nå avsluttet og analysert, forteller kontrollingen. Thor Schefte. Konklusjonen på det hele blir at det skal peles under de to hovedfundamentene ute i strømmen.

- Betyr det forsinkelse av anlegget?
- Det er beregnet så pass lang byggetid at en regner likevel med at brua står klar i juni i 1980, om ikke annet uforutsett skjer. Entreprenøren ble underrettet umiddelbart etter at resultatet av undersøkelsene forelå, slik at bestilling av pe-



Vi ser deler av spuntveggene – solide konstruksjoner



Det arbeides også under vann

ene nå alt er foretatt. Det regnes en leveringstid på 6 uker.

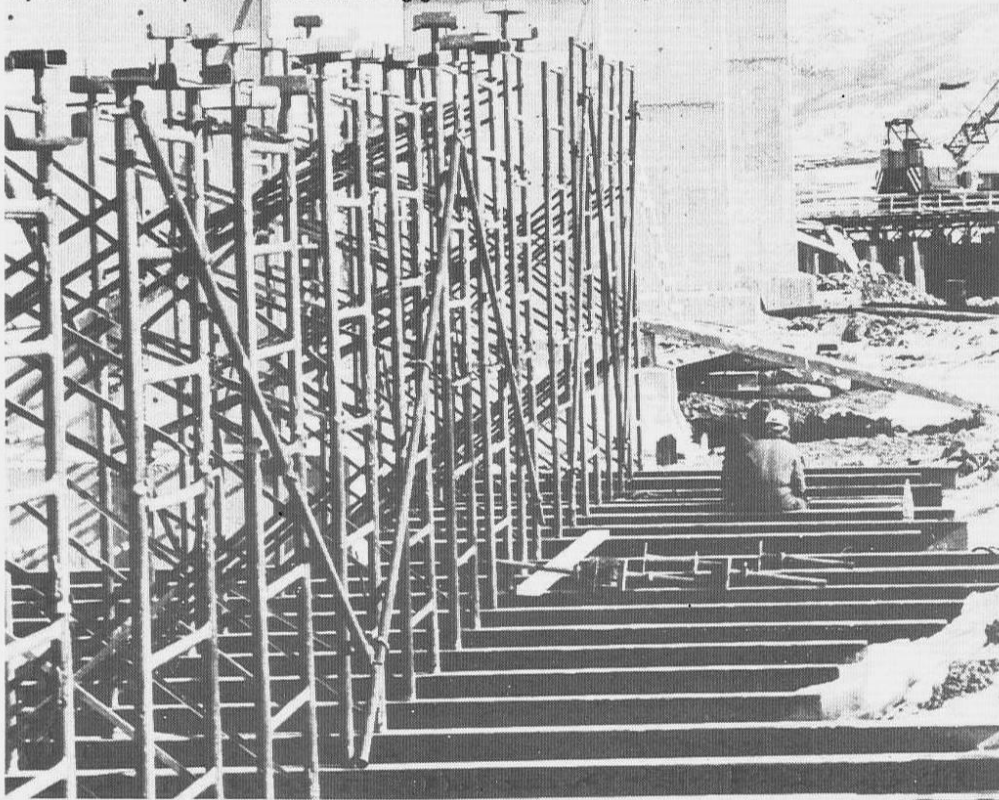
— Og det som skal skje nå?

— Allerede til uken startes det opp med graving under hovedfundamentene. Under hvert fundament skal det være 24 stålrørspeler med diameter 60 cm. De skal peles ned anslagsvis ca. 25 m under sjøbunn. I praksis betyr det at hver pele får en total-lengde på 36 m. Og om det blir peling under begge fundamentene vil det si en kostnadsøkning på 3 millioner kroner.

En annen interessant sak er at det sannsynligvis skal etableres en spesialbane over sundet. Entreprenør T. Furuholmen har hatt sine folk på befaring i Sveits for å studere egnede gondolbaner (taubaner) for etablering av en slik her. Den skal benyttes for transport av materialer og gods

når arbeidet skal startes opp på andre siden og må godkjennes av Det Norske Veritas for transport av arbeidsfolk. Det blir en sak til 1.8 millioner kroner. Men kostnadene til denne tilligger entreprenøren og kommer ikke som tillegg til anbuds-summen. Om det blir aktuelt med denne banen vil den komme i bruk allerede i august måned. På en gang vil en slik bane kunne frakte 7.5 tonn, slutter Schefte.

Ellers har stedet Sørstraumen fått preg av virksom anleggsdrift. Bl.a. har anleggsveier og brakker skutt opp. En hypermoderne brakkeleir huser entreprenør T. Furuholmens 32 arbeidere. Vegvesenet har ikke egne arbeidere her — unntatt kontrollring. Schefte og oppsynsmannssass. Arvid Henriksen — da.



På land skjer det stadig noe, her stilasoppbygg for bjelker

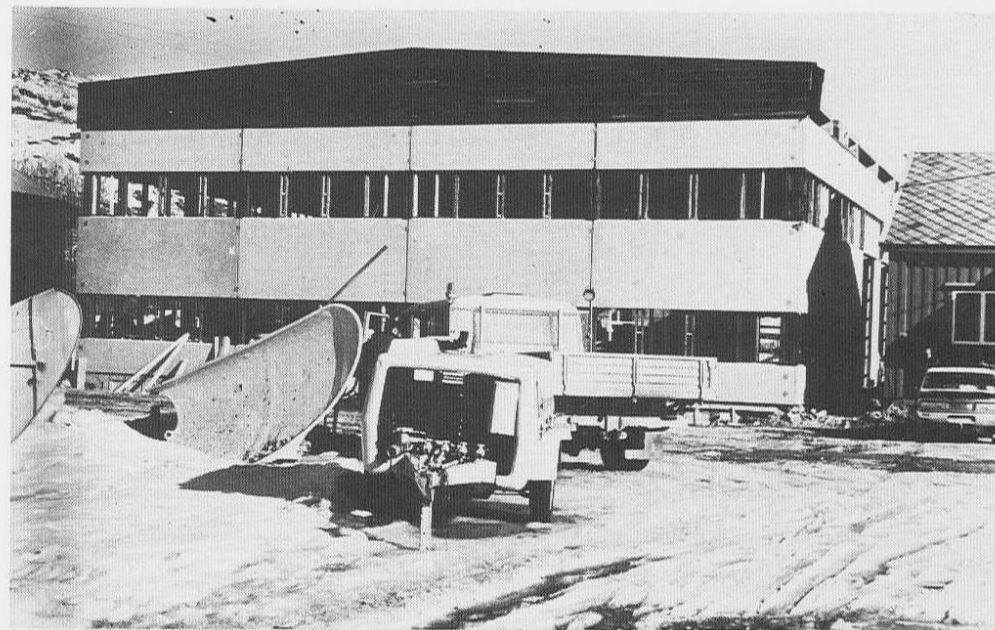
NY VEGSTASJON PÅ STORSLETT

Når vi nå bygger ny vegstasjon på Storslett så representerer denne noe nytt idet vi her også har beregnet plass for en del av biltilsynets aktiviteter. Også byggemetoden er ny for vegvesenet. Byggets skjelett er i spennbetong og vegger og tak er av Leca, mot tidligere brukt stålkonstruksjoner.

De totale byggekostnader kommer til å dreie seg om 4,3 mill. kroner for samlet grunnflate 1100 kv.m. Av dette arealer går ca. 910 kv.m. til verksted og lager, mens kontorfløyen som er i to etasjer vil få et samlet gulvareal på 375 kv.m. Bygget ble påbegynt høsten 1977 og ventes ferdig i november/desember i år. Vi bygger dette i egen regi.

Verkstedfløyen vil for det aller mestes vedkommende få helt nytt utstyr.

I kontorfløyen samles oppsynets funksjoner for anlegg, vedlikehold og maskin, og det er som før nevnt satt av plass for biltilsynet. Biltilsynet tar sikte på regelmessig bruk av installasjonene på Storslett, foreløpig 3 dager annen hver uke. Her har de fått egen kontrollhall, som skal brukes



Slik den vil ta seg ut fra riksvegen. Hovedinnkjøring blir på høyre side

av vegvesenet ellers utenom bilkontroll-dagene, de får et teorirom for avlegging av førerprøven og de får et kontorrom. Det blir altså avlegging av førerprøver og kontroll av bilparken som skal utføres her. I tillegg blir det montert en vektstasjon utendørs.

Den gamle stasjonen som nå står for fall, ble overtatt etter tyskerne i 1945. Storslett er intet gammelt senter for vegvesenet. Med overtakelse av dette garasjeanlegget med det etter tiden effektive snøryddingsmateriell som fulg-



te med, gjorde stedet naturlig til et lokalt administrasjonssted for anlegg og vedlikehold.

Garasjebygget fra krigens dager som etter hvert også utviklet seg til verkstedbygg, hadde under okkupasjonen også funksjon som kino for de tyske soldatene og var innredet med bl.a. maskinistrom for kinomaskiner.

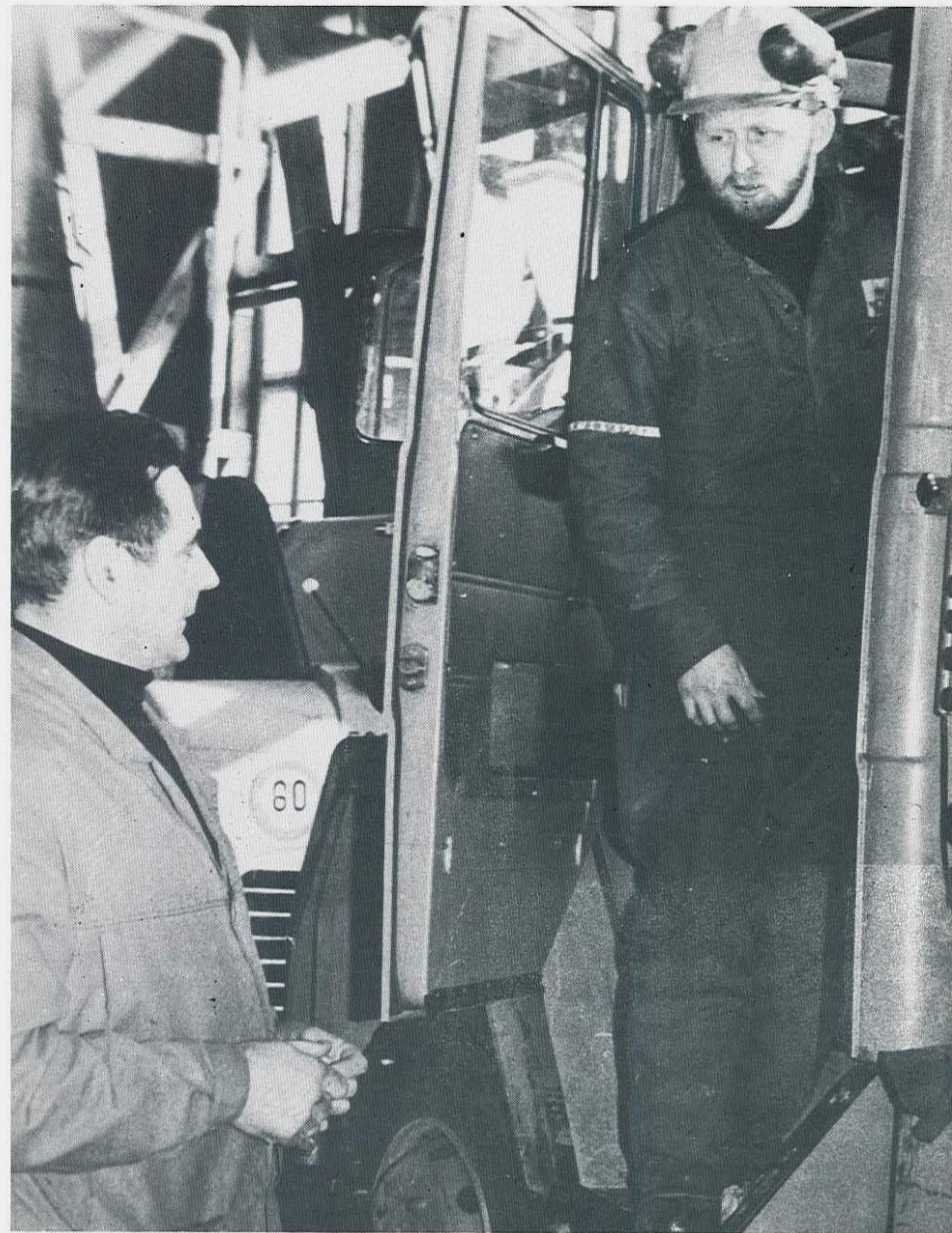
Men det var i grunnen tarvelige forhold vi bød våre folk de første årene etter krigen. Ingen oppvarming i dette store bygget, det er vanskelig å beskrive hvordan tiden fram til 1950 var, da fyringsanlegget kom.

Verkstedformann Åsmund Gausdal har mange "kalde" minner fra en tid da fingrene frøs fast til verktøyet eller da de måtte erklære rottende krig med veronal og kunne plukke opp 25 stivfrosne eksemplarer om morgenen.

— Jeg ser virkelig fram til den dagen vi kan flytte inn i nybygget. Gammelbygget har jo vært en skrøpelig sak hele tiden, til de grader upraktisk at jeg er ikke i tvil om at det har gått ut over effektiviteten.

Ellers vil jeg jo tilføye at forholdene med inn- og utkjøring av verkstedet slik vi nå har det, blir trafiksikkerhetsmessig verre og verre etter som trafikken forbi øker. Vi må faktisk manøvrere de store bilene og maskinene ut i kjørebanelen. Bare på dette feltet vil nystasjonen være en nyvinning, gjennomkjøring som vi også får, slutter Gausdal.

Odd Abrahamsen gjør klar til muring av skillevegg



Verkstedformann Åsmund Gausdal til v. og Sverre Kristoffersen ser fram til å kunne flytte inn i nytt bygg.

RADIOSAMBANDET — EN LANDEVINNING

Innføringen av det interne radiosambandet var et betydelig rasjonaliseringstiltak. I dag er ingen instanser i vegvesenet i tvil — vi kan ikke være det foruten. Radiosambandet koster oss årlig 0,3 mill. kroner — en sum vi er overbevist om med letthet tjenes inn. Det er vanskelig, kanskje umulig, å beregne eksakt hvor store innsparinger vi har med dette sambandet, men at det dreier seg om summer som i hvert fall for menigmann vil høres betydelige, er sikkert.

MANGE KJØREMIL SPARES

Når man hører historier om oppsynsmannen som ble budsendt og fra anleggsplansen måtte vandre 10 km til nærmeste telefon, det bare for besvarelse av et enkelt og bare passe viktig spørsmål, eller måtte vende tilbake til de stedene han nettopp kom fra med nye ordre o.l. kanskje mange mil. I et oppsynsmannsdistrikt ville man kanskje i dag ha måttet hatt en ansatt bare for å bringe ordrer og hente rapporter.

Det er vanskelig å tro at vi i dagens vegvesen ville maktet oppgaven vår skikkelig uten radiosamband.

KVÆNANGSFJELLET FØRST UTE

På Kvæangsfjellet hadde man lenge følt behov for et varsel- og kommunikasjonssystem og den første basisstasjonen kom da også der.

Erfaringene fra Kvæangsfjellet var så gode at snart var utbyggingen i gang for alvor. Men først i 1975/76 var Harstadområdet dekket, til gjengjeld fikk de det aller siste på området — radiosamband med gjennomsnakk, som vi kaller det.

I dag har vi 5 basisstasjoner som til sammen dekker hele fylket med unntak av noen mørke soner på yttersiden av øyene Kvaløy, Ringvassøy og Vannøy og for en del mindre strøk ellers bl.a. Lenangen-området.

HALVPARTEN AV RADIO- TRAFIKKEN GÅR OVER KISTEFJELL

Til basisstasjonene er knyttet i alt 205 mobile stasjoner montert i oppsynets biler, patruljevogner, brøytebiler og veghøvlene og noen andre viktige maskiner og biler. Av disse sorterer hele 102 under basisstasjonen på Kistefjell som dermed faktisk er overbelastet. Denne stasjonen er også den største i vegvesenet her i landet. Trafikken på Kistefjell er nå så stor at det arbeides med å få denne stasjonen delt i 2 stasjoner ved utskiftingen til gjenomsnakkssystemet eller plassere en av disse 2 på et annet sted, Tønsvikvarden har vært nevnt.

SPESIALIST MÅTTE TIL

Det ble etterhvert klart at vegfolk hadde ikke det rette håndlag og innsikt i radioteknikken og som det første fylket i landet gikk vi til ansettelse av en radioservicemann. Og mellom diverse instrumenter, mikrofoner og radiodeler finner vi Hans Åge Olsen på verksted i Nordkjosbotn hvor han har sitt eget lille avlukke.

— Har du vedlikeholdet og kontrollen med alle basisstasjoner i fylket?

— Samaåsen (Harstad) og Kistefjell står på Televerkets eiendom og de tar seg av vedlikeholdet der mot en viss godtgjørelse. De øvrige 3 stasjonene sjekker vi sjøl.



Hans Åge Olsen mellom apperatur og ledninger

— Og når det gjelder øvrig utstyr som radiostasjonene i bilene og maskinene, hvilket program er servicen lagt opp etter?

— Jeg sørger jo for monteringen av nye stasjoner, og det ligger jo en klar fordel i at det er samme personer som både monterer og eventuelt reparerer. Servicen drives da stort sett etter ønske og rapporter fra brukerne, men når biler eller maskiner er inne på verkstedet i annen øyemed, sjekkes jo også radioutstyret.

PROBLEMENE BÅDE RADIO- TEKNISKE OG BILTEKNISKE

— De største problemene?

— Terrengforholdene i Troms fylke skaper vansker for full dekning, vi har faktisk mørke soner innenfor alle basisstasjoner, Vi prøver stadig å forbedre

dekningen og teknisk er det ingen umulighet å komme fram til 100% dekning, men de siste 30% vil koste så uforholdsmessig mye at etaten må vurdere nærmere hvor langt man bør gå. Når det gjelder reparasjoner som går på utstyret, finner vi oftest årsaken i det elektriske opplegget utenom radioen. Dessuten har jeg et kanskje mere personlig problem, det er ikke fritt for at jeg føler meg litt ensom i arbeide. Ingen å diskutere radiotekniske problemer med, savnet av et faglig miljø er til stede nå og da.

— Du reparerer hovedsakelig her i verkstedet?

— Kan ikke feilen lokaliseres og repareres enkelt på stedet, tar jeg apparatet med hit, ja. Her har jeg måleutstyr som hjelper meg til å finne defekte deler og annen feil. Har gjerne et reserveapparat med, slik at bilen eller maskinen ikke



Brukerne — her representert ved Harald Mathisen — synes det er uunnværlig

skal være uten radiosamband mens reparasjonen pågår. Harstad-området har avtale med en privat radiomann, ellers har jeg hele fylket som arbeidsfelt.

ET NYTTIG REGISTRERINGS-SYSTEM

— Hva mere foretar du deg?

— Jeg har bygget opp et kartotek som registrerer hvor de enkelte apparater befinner seg til enhver tid. Her blir også de feil som oppstår på apparatene notert.

Det har jo hendt at apparater er blitt stjålet og i kartoteket finner man straks nummer og slikt. Apropos tyver, de tror visst våre radioer kan avlytte politiets utstyr.

— Til slutt Hans Åge Olsen, noen ord til brukerne?

— Vi vet jo at det er stor trafikk over Kistefjell, at det hender man må vente opp til et kvarter før man får forbindelse. De som bruker Kistefjell og har muligheten for samband mellom kjøretøy, bruk kanal 1 bare til oppkalling og gå så over til kanal 6.

Jeg synes det er sjelden at man hører noen gjøre dette.

Og så selvfølgelig, at man fatter seg i korthet. Dermed er ikke sagt at man ikke skal kunne gi samtalen et litt personlig preg, det er jo bare hyggelig.

NY HÅNDBOK FRA VEGDIREKTORATET

Nr. 022 — Oversikt over håndbøker

— 3. utgave.

(Ryggstiftet i A4-format)

I denne 3. utgaven av oversikten har vi tatt med de håndbøker — retningslinjer, normaler, instruksjer etc. som er kommet til siden forrige utgave — og utelatt en del uaktuelle publikasjoner. Ellers har vi beholdt samme inndelingen.

Når det gjelder rapporter, meddelelser o.l blir det utarbeidet egne oversikter. Spørsmål om disse kan rettes til de enkelte fagkontorer i Vegdirektoratet.

Håndboka kan fås ved henvendelse til: Loyd Lauritsen på vegkontoret.

BILTILSYNET ETABLERER SEG PÅ FINNSNES

Nå er biltilsynets stasjon på Finnsnes som en fullverdig stasjon å regne på linje med stasjonene i Harstad og Tromsø. Det betyr at det utføres flere funksjoner her enn tidligere, først og fremst et merkbart framskritt i servicen ovenfor bilbransjen.

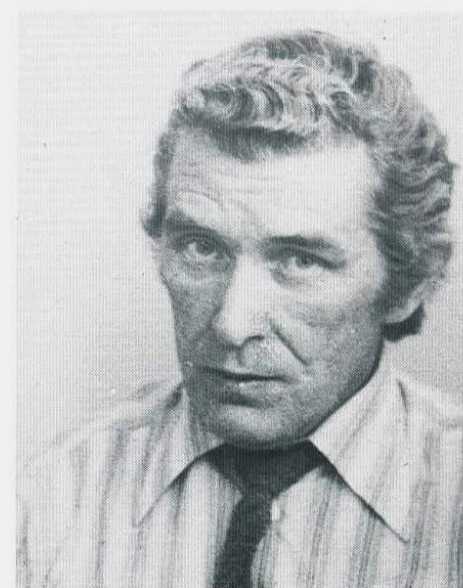
Utviklingen av biltrafikken gjorde det i 1972 nødvendig for Tromsø-stasjonen å opprette en betjent utestasjon på Finnsnes. Stasjonen ble betjent med 1 bilsakkyndig og senere med en kontorassistent i 1/2 stilling. De tok seg av førerprøver og litt bilkontroll, funksjoner som dekket ca. 20% av det arbeidsområde som er tillagt en vanlig stasjon. I 1974 foretok man en ny utvidelse, registrering av nye biler fra deler av Troms Innland og Senja kom inn som ny funksjon.

— Hva betyr det i tillegg at det blir en fullverdig stasjon her, spør vi biltilsynssjef Odd Halvorsen.

— 20. april overfører vi kjøretøyregistret for 8600 kjøretøyer fra Tromsø-stasjonen og 7000 kjøretøyer fra Harstad og det vil si at registret da vil omfatte alle kjøretøyene på Senja og Troms innland med unntak av Gratangen. Kontoret her blir da omtrent på størrelse med Harstad hva angår antall registrerte kjøretøyer. Og kjøretøyregistret vil vi selvsagt kunne avlese på microfish som det heter, utstyret er på plass.

Dette betyr flere helt nye funksjoner og vi tar bl.a. sikte på gjennom stort sett kontinuerlig bistand av erfarne kontorfolk vekselvis fra Tromsø og Harstad å sikre flyten i denne overgangsfasen. Slik bistand kan kanskje komme til å vare til ut på høsten om det trengs.

Når stasjonssjef er tiltrådt i august vil bemanningen foruten stasjonssjefen være 2 på den tekniske siden og 3 kontorassisten-



Biltilsynssjef Odd Halvorsen: Merkbar serviceforbedring.

ter hvorav den ene inntil videre er for ekstrasjelp å regne.

— Noe spesielt annet som skal skje i forbindelse med denne etableringen?

— Vi samler bl.a. alle bilforhandlere i Troms Innland og orienterer om denne stasjonen, om hvilke funksjoner den skal dekke. Det er videre laget en systematisk oversikt hvor bilforhandlerne kan finne hvilke dokumenter som skal til for de ulike registreringer, dette vil lette arbeidet for begge parter.



Aud Pedersen (til v.) får de siste instruksjoner av Nordis Olsen

NOK EN JUBILANT SEKSJON FOR GRUNNERVERV 10 ÅR

Seksjonen har vært i arbeid i 10 år, og bakgrunnen for det hele var endringen av vegloven som trådte i kraft fra 1. januar 1964. Fra samme dato ble ansvaret for grunnerverv til riksveg overført fra kommunene til staten. Arbeidet ble da selv-sagt tillagt vegkontorene i de enkelte fylker. De første årene fra 1964 var det forskjellige personer her på kontoret som tok seg av grunnerverv. Anleggsbestyrerne tok en god del — likeledes folk fra vedlikeholdet (vedlikehold ble egen avdeling fra 1. januar 1962), og oppsynet ute var til stor hjelp. Skagen tok seg av skjønns-sakene. Felles for alle disse var at de hadde grunnerverv bare som en del av sitt daglige virke. For de fleste var nok andre oppgaver langt viktigere. Deres arbeid var likevel av stor betydning -og dannet grunnlaget for det som senere skulle bli.

FUNKSJONSDELINGEN AKTUALISERTE SPØRSMÅLET OM EGEN SEKSJON

Ut over i 60-årene meldte behovet for funksjonsdeling seg på vegkontoret. Etter at vedlikeholdsavdelingen ble utskilt i 1962 har de andre kommet i tur og orden, og avdelingene er senere oppdelt i seksjoner. Vår mest aktive pensjonist — Eilif Os — forteller at daværende personal sjef i Vegdirektoratet reiste rundt og orienterte om funksjonsdelingen. Begrunnelsen for å innføre funksjonsdeling var blant annet å spare personell. Dette har vel ikke akkurat slått til, men det har vel helt andre årsaker enn selve funksjonsdelingen. Os forteller at flyttingen av vegkontoret fra Harstad til Tromsø, delvis var begrunnet med den forestående funk-

sjonsdelingen, selv om hovedargumentet var samling av fylkesadministrasjonen etter stortingsvedtaket fra 1956.

Nok om det, funksjonsdelingen var vel mer enn noe annet årsaken til at Grunnseksjonen ble opprettet, og vår nåværende verneleder Svein Liland var den første grunnerverver på heltid i Troms fylke. Han var således den som fikk i oppgave å bygge opp det som vi i dag kjenner som Grunnseksjonen.

FØRSTEMANN ANSETTES

Liland forteller at han begynte i sin nye stilling i mars 1968, altså for 10 år siden. Stillingen han da fikk var utlyst som jordbrukskyndig tekniker. (Tildeling av stilling for jsk.kand. kom mer enn 3 år senere). Han forteller at han reiste sørover til Steinkjer og Lillehammer, der han i 2 uker studerte oppbygging og arbeid ved Grunnseksjonene der. I Nord-Trøndelag og Oppland fylker hadde disse da vært en tid.

Liland var også innom Vegdirektoratet, der nåværende plansjef i Rogaland S. G. Thorsdal orienterte om grunnervervsarbeidet generelt. Liland forteller at han i sitt videre arbeid bygde på det han hadde sett og hørt på turen sørover, men at han samtidig tilpasset det til forholdene i Troms.

Arbeidet var stort sett nytt og ukjent, og den første tiden arbeidet han mye med oppgjør til grunneierne som delvis skrev seg fra anleggsdriften før 1968.

Liland forteller videre at han hadde frie hender med oppbygginga av Grunnseksjonen. Egentlige retningslinjer for arbeidet fantes ikke, og hvem han var



Her er samlet både gammelt og nytt mannskap, sittende fra v. Hans-Erik Gressmyr, basen selv Bjarne Otterdal, Willy Pedersen og Helene Emaus (andre halvpart, Norun Isaksen hadde fridag). Stående fra v. Wiktor Eriksen (nå personalseksj.), Svein Liland (nå verneleder), Norvald Kulild, Øystein Myrvoll og Inge Iversen (nå trafikkseksj.).

underlagt her på kontoret (bortsett fra vegsjefen, da) visste han ikke. Men en god hjelp og støtte i denne første tiden var daværende anleggssjef Solberg.

Liland forteller at arbeidsområdet ble utvidet etter hvert. Han fikk mer og mer forhandlinger med grunneierne, samarbeidet med Planavdelingen ble innledet, og han begynte så smått å hjelpe Skagen med å legge til rette skjønnsmateriale. Det ble fort behov for flere medarbeidere, og det var en stor lettelse da det ble opprettet sekretærstilling og Wiktor Eriksen ble tilknyttet seksjonen.

SEKSJONENS FUNSKJONER UTVIDES

Oppmålingsarbeidet for ferdigvegskartleggingen ble først utført av studenter ved NTH. Det ble imidlertid fort klart at dette ikke var tilfredsstillende, og i 1969/1970 ble Willy Pedersen og Inge Iversen tilknyttet seksjonen for å ta seg av både markarbeid og kontorarbeid i forbindelse med ferdigvegskartleggingen. Ikke lenge etter kom Øystein Myrvoll og Jan Strømseng til.

Gaute Kydland startet i arbeidet i september 1971 som første jsk.kand. tilknyt-

tet vegvesenet i Troms, og dermed var vel "pionertiden" på mange måter slutt. Vi som senere har kommet til har bygget videre på det som Liland og de andre bygde opp.

GRUNNERVERV – STOR KONTAKTFLATE – EN DEL KONFLIKTPUNKTER

Liland fikk permisjon fra Grunnseksjonen i 1975, og han forteller at utviklinga var stor fra 1968 og 1975. Tidsrommet mellom anleggsstart og oppgjør til grunneierne er kortere nå enn den gang, og informasjonen utad er bedre. Liland mener at dette har bidratt til at forholdet mellom grunneiere/publikum og vegvesenet har bedret seg. Da som nå måtte imidlertid en "profesjonell" grunnerververv tåle kjæft, og med ro og verdighet høre på at vegvesenets allehånde misgjerninger fra Arils tid til år 2000 ble lekset opp. Når en representant for dette "Uvesenet" kommer på besøk, er det ikke sjelden at fortid, nåtid og fremtid går i ett – og ofte er det vel riktig at vegvesenets fremgangsmåte har vært diskutabel enkelte ganger. Men Liland forteller at da som nå var det store flertallet av grunneiere lett å komme i kontakt med, og arbeidet var både givende og utviklende. Han mener forøvrig å ha hatt et visst "grunneierteke", og ler godt idet han minnes 3 damer på forskjellige steder i Sør-fylket som nektet å snakke med både Thor Jakobsen og Solberg, men som underskrev papirene da han fikk dem i tale.

Så langt Svein Liland.

STOR SAKSMENGDE

Grunnseksjonen i dag er vel ikke så svært forskjellig fra det den var for 4–5 år siden. Arbeidsmengden har øket, noe som i sin tur har gjort at vi har fått flere medarbeidere. Det er vel ikke usannsynlig at vi om ikke lenge må knytte flere stillinger til seksjonen. Grunnseksjonen som mannsamfunn er en saga blott – riktignok er vi for tiden i den noe merke-

lige situasjonen at vi bare har to "halve" damer å samarbeide med, men det går likevel fint.

De fleste av oss lever ellers på vegkontorets solside, og der ble også 10-årsdagen feiret med kaffe og bløtkake fredag 3. mars 1978.

Hovedpersonen – grunneieren – var dessverre fraværende.

Her jubileres med bløtkake!



BJØRGAVEGEN

Formelt fylkesveganlegget Skøelv – Lavik, men i dagligtalen – Bjørgavegen – skal gi Dyrøy-området en hurtigere og bedre vegforbindelse mot industriområdene i Sørreisa og Finnsnes. Med hjelp av fylkesmidler og distriktsutbyggingsmidler fra staten kom vi i gang med arbeidene her i fjor høst.



Fra anleggslinjen.

Bjørgavegen blir nye 4,2 km til fylkesvegnettet og i denne lengden inngår også en 1,1 km lang tunnel. Sist høst grovplanerte vi oss fram ca. 720 m til tunnelinnslaget på Skøelv-siden.

På Lavik-siden startet vi like etter tilrigingsarbeider for anvendelse av vinterens sysselsettingsmidler. Her foretok vi skogrydding i 1300 m lengde, oppførte sprengstofflager og benyttet oss også av en tysk bunkers fra krigens dager som var sprengt inn i fjellet. Videre fremkjøring av spisebuer, disse måtte også fraktes med helikopter inn i anleggsområdet. Her ble ellers lagt ut rør og slanger til luft, strekking av kabler og montering av arbeidslys.

Samtidig førte vi opp en moderne brakkeleir.

Den 2. januar i år startet anleggsdriften for alvor. Med 25 mann hvorav 18 var tatt inn ekstraordinært har det for 22 mann av styrken gått i boring med håndholdte maskiner. 2 mann har vært i ammunisjonstransport fra lager og til sjøen ved anleggets begynnelse, herfra har vi så benyttet båttransport langs anlegget, da det ellers var uframkommelig i den framtidige veglinje med noe transportmiddel. 1 mann har passet kompressorstasjonen som har bestått av 3 kompressorer, og til sammen har gitt 67 kbm. luft (3 kbm. pr. borhammer). Luften ble fordelt utover anlegget i 1100 m 4" slanger og rør. Fra pel 0-1300 har vi i vinter 2/1-7/4 tatt ut 15 400 kbm fjell og brukt 14 375 kg sprengstoff som har bestått av dynamitt og anolitt. Fra 10. april er driften trappet ned til 5 mann som går i ettersprengninger, mens maskindriften er trappet opp.

Det er nå på anlegget 1 gravemaskin og 1 hjullaster som begge går på dobbelt skift. Vi regner med i løpet av april og en del av mai måned, å ha planert fjellmas-



Oppsynsmannen Magnar Angell og en vederkvegende pris snus.

sene så anlegget blir kjørbart i disse 1300 m med tanke på neste års drift. Det er meningen at anlegget skal stå i ro sommermånedene da vi trenger folket på andre felter. Til høsten er det så meningen å starte opp med skogrydding, overrensk m.m. for å klargjøre for vinterdrift i 1979. Det er mindre fjell igjen på de resterende 13-1400 m enn det vi har tatt i vinter og får vi penger til en lignende drift i 1979 skulle vi høsten 1979 kunne kjøre med bil fram til Bjørgagårdene. Lenger tør vi ikke uttale oss, politikerne må få ha et ord med i laget de og.

VEDLIKEHOLDSMANNEN — I FREMSTE LINJE

Hvem har ikke hørt vegvokterhistorier — om spaden som ble sveiset fast til bagasjebrettet på sykkel uten at vegvokteren merket det den første uken eller om sykehuslegen som før operasjonen måtte vise vegvokteren spaden — det synet var det eneste som virket bedøvende. Og andre historier — det er vel ingen annen gruppe i vår etat som er blitt et slikt forlystelsesobjekt — og det meget uberettiget.

— Hva tenker dere når dere hører slike historier?

Vi traff Odd Jakobsen fra Soløy i Lavangen og Harald Mathisen fra Oksfjordhamn i Nordreisa, begge er nå patruljeledere i vedlikeholdsdriften og begge har vært med siden sykkel og vegvokteren hørte sammen og vi lurte som sagt på hva de tenkte når de hørte slike historier.

Jakobsen: — Vi står i første linje som man ofte sier, det er oss publikum først møter og det er vi som må ta den første støytten når det er noe som ergrer publikum. Og episodene er nok mange flere enn de som når vegkontoret. Blant annet rapporterer verken publikum eller vi alle de gangene vi oppnår å gi publikum den rette forståelse for de forhold og de problemer som måtte være til stede. Men jeg har nå et bestemt inntrykk av at slike historier du innledet med og også slengord som kunne forekomme, den tiden er vel så godt som forbi nå, trafikantene innser vel at vi gjør en alminnelig god jobb.

Mathisen: — Folk venter at vi alltid skal være i bevegelse, men noen ganger er du jo og nødt til å stå i ro, prate med grunneiere f.eks. og så lenge vi hadde grøftekanten som spisebu skulle det nå være rart om det ikke passerte en skapning eller to under spiespausen. Og kom det slengord så skulle det som regel ikke veksles mange ordene før man oppdaget om vedkommende visste hva han snakket

om. Oftest gjorde de det ikke, "forståseg-påere" har vi jo aldri manglet her i landet, vet du. Ellers er jeg enig i at kritikken har vel forsvunnet merkbart de senere årene.

— Dere har jo begge erfaring fra den tid det het vegvokter, brukte sykkel over de 12–15 km dere hadde ansvar for. Var lokalkjennskapet til vegområdet deres den gang, bedre enn det er i dag?

Mathisen: — Jeg tror dette er litt avhengig av hvordan de enkelte patruljer legger opp sitt arbeide. Vi ble i sykkeltiden godt kjent med vegene. Riktignok kommer vi raskt over området vårt i dag selv om det er om lag 5 ganger større. Jeg har nok litt følelse av at ting som ikke vises i dagen, kan gå oss forbi. Men det er nok utenkelig for alle ledd i etaten å gå tilbake til "gammelvegvakteren", dertil byr patruljevogn-tjenesten på så store fordeler totalt.

Jakobsen: — Tror ikke vi er dårligere kjent med vegen i dag og tenk på hvilken bevegelse vi har med patruljebilene og så kan vi ta med oss redskaper og litt grus for lapping. Og glemmes skal heller ikke at det var ingen i etaten som ble bydd så kummerlige spiseforhold som de gamle vegvokterne, uten tak over hodet i all slags vær og ofte med brødpakken til tining på brystet når frosten var ille. Med patruljebilen har vi fått en utmerket spisebu som alltid er i nærheten.



Odd Jakobsen sier at ferjeleier krever årvåkent vedlikehold. Hans hjelper Arthur Berg, til høyre er enig i dette.



— Problematiske vedlikeholdsoppgaver?

Jakobsen: — Vår verste fiende er vannet, kanskje spesielt fordi vi innen vår rode bare har grusveger, ikke bare blir vannet liggende på vegene, men en del gamle avkjøringer ligger slik til at de forsterker tilsiget. Spansdalen er en vrien vegstrekning, her flommer elva opp slik at vannet enkelte tider kan stå 50–60 cm over vegbanen. I tillegg forekommer ras, særlig stein. Det har hendt at vi har måttet sprengte steinblokker på 5–6 kbm. som har kommet ned på vegen og at større steiner har braset tvers gjennom rekkverket.

Mathisen: — Direkte problematiske, nei det kan vi vel ikke si, ikke etter at vegen

I Spansdalen er også isdannelse i fjellskjæringer faremomenter som må vekk.

over Kvænangsfjellet ble ombygget. Den gang måtte man bl.a. stille som vegviser for snøfreserne når vegen skulle tas opp om våren, det var ikke like enkelt alle gangene, og så måtte vi ikke-maskinister operere som lur-rensere når snøen klumpet seg fast og ellers assistere brøyterne. I dag byr ikke Kvænangsfjellet på noen spesielle vansker for oss, da er fylkesvegene som støter til rv. 6 gjennom området vårt verre å hanskens med. De krever et våkent øye om våren, her forandrer forholdene seg da fra dag til dag.

— Forholdet til grunneierne og andre bopaste?

Mathisen: — Vi har stort sett et godt forhold, men det ligger en del konfliktstoff på lur og som enkelte gang kan være vanskelig. De problemer jeg tenker spesielt på gjør seg sikkert gjeldende over mesteparten av fylket. Det er fjerning av brøytestikk, riktignok helst barnestreker, men synes umulig å komme til livs uten foreldres medvirkning og jeg tenker på den uvettede snørydding av avkjørsler.. Vegkontoret burde stadig gjenta den advarselen som var avertert i avisene i fjor, fått den inn i radiomeldinger også.

Jakobsen: — Med litt smidighet løses de aller fleste konflikter med grunneierne allerede på vårt plan. Å drive litt byttehandel med overskuddsmasser er en måte å bli enige på. F.eks. fylte vi nylig ut en parkeringsplass ved et ungdomshus med overskuddsmasser fra grøfting. De fikk skikkelig parkeringsplass og vi fikk bilene bort fra vegbanen i et strøk forholdene var trange nok fra før.

— Turisttrafikk, campingplasser og våre egne rasteplasser er vel også faktorer som har gitt vedlikeholdstjenesten nye og til dels uvante oppgaver?

Jakobsen: — Organisert campingliv er det heller smått med langs vegene her, men det forekommer ikke så rent lite av tilfeldig telting og rasting skal man dømmes etter alt søppelet som man finner.

Mathisen: — Her er 3 campingleire langs rv. 6, der tar de selv vare på søppe-

let. Jeg synes ærlig talt at de enkelte kommuner ellers burde sørge for søppeltømmingen langs våre vegger. Det er etter hvert blitt en så tidkrevende oppgave at med de personellmessige og redskapsmessige midler vi har til rådighet i dag, går det ut over andre og etter min mening viktigere oppgaver.

— Dere har begge en viss bakgrunn i anleggsdrift, kunne dere tenke dere å vende tilbake til anleggsarbeide?

Mathisen: — Tanken om hver dag å kunne stille på et fast arbeidssted, har nok streifet meg. Vi er imidlertid etter hvert i stor utstrekning overlatt ansvaret med vårt daglige arbeidsopplegg. Dette virker stimulerende og jeg tror dette er nok en av årsakene til at jeg i dag er fornøyd med den oppgave jeg er tildelt i vegvesenet.

Jakobsen: — Selv med den beredskap vi er pålagt med fare for utrykking i helgene og nattestid, foretrekker jeg vedlikeholdstjenesten. Min oppfatning er at denne er mere varierende og dessuten minst like utfordrende som anleggsarbeide.

— Er det noe dere kunne tenke å endre på hos oss?

Mathisen: — La oss få tipp på patruljebilene, det vil vegvesenet tjene på. Da vil f. eks. nytt gruslass kunne hentes mens mannskapet spredte ut over et lass.

Jakobsen: — Jeg tror vegvesenet beredskapsmessig vil vinne på å utstyre Bardusentralen bedre med reservedeler for våre biler og maskiner. Hovedlageret i Nordkosbotn ligger for langt unna.

— Hva gjør så en vegvokter eller som det nå vel heter, leder av vedlikeholdspatrulje, i fritiden?

Jakobsen: — Den som har eget hus har aldri fritidsproblemer. Ellers er jeg glad i å lese, spesielt interesserer geografi meg.

Mathisen: — Et par sauer og litt fisking til heimebruk tar nå mesteparten av tiden. Men kom igjen når jeg er blitt pensjonist, da finner du meg med staffeli og pensel, en hobby jeg dessverre ikke har hatt høve til å drive med på mange år. Som sagt, den hobbyen akter jeg å ta opp igjen.



Humpeskilt må til, sier Harald Mathisen

..... og opp med det.



MØTE MED TO KOKKER FRA 1920-ÅRENE

Vel 50 år er gått siden Magna Kollen (80), Salangsdalen og Signe Hermansen (74), Grangsbøtn opererte i vegvesenets brakker i Salangsdalen, Lundlia og Kobberryggen. Det var i en tid som står i sterk kontrast til dagens brakkeleire. Og etter datidens forhold var vel tilstandene sånn noenlunde slik de skulle være.

Vi inviterte Magna Kollen og Signe Hermansen med til vår aller nyeste brakkeleir som er ført opp i Lavik i forbindelse med fylkesveganlegget Skøelv – Lavik. I leiren fikk vi en strålende mottagelse av dagens kokke, Bjørgunn Henriksen. Magna og Signe, disse to vidunderlige og vitale kvinnene, ble nok mektig imponert over de lyse og trivelige brakkeleirene med alle moderne hjelpemidler. Men nøkterne som de var – mente de – dette er ting som ikke er skjedd over en natt og heller ikke bare innen vegvesenet. Men i alle fall – det fikk tankene å gå tilbake i tiden og minnene til å dukke fram.

I 1920 årene var det ikke så mange arbeidsplasser å velge mellom – særlig ikke for kvinner. For jentene var det mest å arbeide som tjenestejente. Ikke alle var heldige og fikk ei grei husmor. Å være kokke på et anlegg var ettertraktet og ble regnet som en ansvarsfull jobb. Arbeidet var mer selvstendig. Selv om det var et slit det også. Og arbeidstiden, ja, den var lengere enn anleggsarbeidernes. Som Magna Kollen sier:

– Det var å tørne ut av senga om morgenen kl. 0500 og ferdig med arbeidstiden var du ikke før kl. 2300 om kvelden. For det var kokka som var den første som tørnet ut. Hun måtte fyre i ovnene og få kaffen ferdig før de andre kom seg i klærne. Mange ganger var det vedhugging også. Arbeidskarene hjalp nok til, men en må huske på at de hadde også

et større kroppsslit enn nå og litt vedhugging ble i grunnen regnet for "kvinnfolk-arbeid".

– Etter som vi skjønner ble dere imponert over standarden på denne leiren – eget rom for alle, oppholdsrom og sist, men ikke minst – egen avdeling for kokka. Hvordan var det før, Signe?

– Ja, det kan jo ikke sammenlignes med dette, da. Det var små brakker kledd med torv, som var tilholdet i den tid. Et par vinduer fantes, men ikke gardiner. Og det var det første vi kokker skaffet til veie for å pynte opp litt. Det var gjengs for brakkeleirene på den tiden – at de besto av 2 rom, et soverom og et kjøkken. Kokka hadde senga si i en krok på kjøkkenet. Det andre rommet var soverom. 14 mann kunne ligge der. Men det var jo ikke bare til å sove i. Nei, det skulle være både spise-, vaske- og oppholdsrom. For ikke å snakke om tørkerom. De dager det var behov for kletørk hang det klær og dampet båder der og over kjøkkenovnen. Ellers hadde vi ikke klesvask, men det kunne være en og annen "hjelpeløs" som ikke fikk vasket klærne sine selv og disse tok vi oss av.

– Man skulle tro at med så mange mann tett innpå hverandre så ble det lett kiv og uvennskap.

– Nei, det kan jeg i hvert fall ikke huske. Det var jo folk fra forskjellige kanter og med ulike livssyn også, men det var likevel fint samhold. Store diskusjoner



Magna Kollen og Signe Hermansen utenfor brakkeleiren i Lavik.



Signe Hermansen og »hennes» lag utenfor brakka i Lundlia i 20-årene.



En brakke med kokka i positur under byggingen av Bergmo bru i Nordreisa i 20-årene.

kunne nok oppstå — de fant også på mange skøyterstreker, men de tolererte hverandre.

Skøyterstreker. ja. Magna Kollen kunne fortelle om en episode. I den tida var det jo lengere arbeidsdager. Det var derfor vanlig at et ekstramåltid ble servert ute på arbeidsplassen. Kaffe og kaker pluss en 5 liters kjel full med kaffe måtte fraktes ut til anlegget. Det var ikke alltid at anleggsarbeidet pågikk like i nærheten. I den tiden hadde hver mann med seg det som trengtes av dekketøy. Kopp med et hakk og en brist i var ikke uvanlig. Under en slik kaffepause i det fri var det en som fant ut at kameraten dog hadde en kopp som overskred alle grenser. Han ble ertet opp til å knuse den. Etter nærmere

betrakning ble flere funnet moden for det samme. Til slutt endte det med at alle knuste koppene sine. Enden på det hele ble at en mann måtte rekrutteres for å dra ned til butikk for å kjøpe ny forsyning. Det var lang veg til nærmeste butikk, men uten kopper kunne man ikke være. Det ble et ekstra innhugg i pengepungen.

— Hvordan var lønnen for dere to?

For hver mann hadde vi 2 kroner uka. Litt ekstra fikk vi for denne kaffetrakteringa ute av de mennene som arbeidet på anlegget, men bodde hjemme. Lønnen kunne således utgjøre ca. 30 kroner uka tilsammen.

De sier det begge to. Mye slit var det før i den. Dagene gikk til koking og vasking. Sommer som vinter måtte det fyres i



Dagens kokke, Bjørgunn Jørgensen serverer Signe Hermansen og Magna Kollen bløtkake

ovnen, for matlaging. Riktignok besto kosten mye av sild og poteter. Men også kjøtt. Matvarer ble stort sett kjøpt på gårdene som lå i nærheten.

Det var 6 dagers uke den gang — og ikke så lett å være pendler i de dager, Apostlenes hester var som oftest det eneste å ty til. Signe var sprek. Hun kan fortelle at hver helg gikk hun fram og tilbake mellom Lundlia og Gratangsbotn.

De føyer til at om det var slit og tungvint stell, så har de glade minner også.

Går vi ytterligere 50 år tilbake i tiden, finner vi i arkivet vårt for 1878 at vegvesenet var opptatt av å holde kosten i brakene på et både næringsrikt og rimelig nivå. Det ble jevnlig rapportert i skjemaform til vegdirektøren om de "ugentlige almindelige Udgifter for en Arbeider ved

Veianlægget i Salangen i Juli, August og September". Her er oppramset de enkelte levnetsmidler, kostnad pr. uke og også en kvalitetskritikk som "taelig godt" — "daarligt" — "sjælden at faa, bringes til Byen" (oksekjøtt) — ja, selv øl (riktig ØL) hadde sin rubrikk, men akk for oldenfar, der står tilføyet — "Fatøl ikke at faa".

Og det hele løp ut i kr. 8,99 pr. uke, mens det om losjen er bemerket — "Arbeiderne maa i Regelen ligge paa Gulvet og holde sig selv med Sengklede".

En tilsvarende oppgave fra anlegg i Finnmark forteller om bruk av russisk mel og russisk oksekjøtt og smør som er "spiseligt".

Men om kokkene er ingenting fortalt fra den gang.

GRATANGSVINGENE SNART BORTE FRA E-6

Når dette leses regner vi med å ha gjort gjennomslag på anlegget Langmyra – Bukkemyra. Men foreløpig er det bare anleggsmaskiner som kan ta seg fram. Trafikken vil ikke bli satt på før vi har lagt et fast vegdekke på hele denne strekningen.

Og det kan skje til høsten forteller oppsynsmann Karl Skogstad som har den daglige arbeidsledelse på dette anlegget og fortsetter:

– Her har vi jo vegforbindelse fra før i hele parsellens lengde og det må derfor være riktig å vente med åpning for vanlig trafikk inntil vi kan by trafikantene

skikkelige forhold. Og dette blir først på tampen av dekkeleggingssesongen.

– Anlegget er visst et av de største, om ikke det aller største i fylket for tiden når vi tenker på de vi driver i egen regi?

– Vi har hatt en jevn drift her hele vinteren uten ekstraordinære sysselsettningstiltak og det er nå 17 mann i arbeide,



Karl Skogstad i prat med Einar Kristiansen (i midten) og Karstein Larsen



Fra storskjæringen – her nytter to og to boremaskiner felles støvsugingsanlegg – et ypperlig tiltak, sier brukerne.

i tillegg kommer noen førere av innleide maskiner.

Det vi nå bl.a. er i ferd med, er å komme oss gjennom den største enkeltskjæringen på anlegget. I alt 27000 kbm fast fjell skal flyttes. Skjæringen er 18 meter på det høyeste, og er også det siste hinder før anlegget er kjørbart.

– Noe spesielt med anlegget?

– Vi bygger en skiløperbru over vegen og lar slalomløypa som nødvendigvis må krysse vegen gå i rør gjennom den. Og dette er vel i grunnen ikke dagligdags kost i vegbyggingen i disse strøk. Dette røret gjennom vegen må vi nå sikre bedre ved å polstre rørkantene. Disse to byggverkene jeg her har nevnt er nødvendig for at Gratangen Turiststasjon skal kunne opprettholde de aktiviteter de hittil har kunnet by sine gjester.

– Støtt på noen problemer under anleggsdriften?

– Bebyggelsen nedenfor den nye veglinjen har for det meste hatt sin vannforsyning i dette strøket og det skal ikke nektes at vi her har støtt på vansker. Det ser imidlertid ut til at forholdene nå er blitt bedre etter at vi har bygget et par nye vannforsyningsanlegg. Ellers har vegskråningene hatt en tendens til å skli ut, det er leirholdige grunnforhold langs mesteparten av linjen. Det har jo vært betydelige snømengder, men disse har også vært oss til hjelp, idet vi har kunnet bruke snøen som anleggsveg der vi ellers har hatt vansker med å komme oss fram.

– Og byggetiden?

– Vi startet i 1975 og til neste år utfører vi kompletteringsarbeider som skråningspudd og rekkverk samt legger et permanent dekke, slutter Skogstad.

Pr. 1. april i år har vi brukt 13,3 mill. løpende kroner her – det gjenstår imidlertid arbeider for ytterligere 8 mill. Av dette bruker vi nok omlag halvparten i år. Vi skal ikke underslå at det har vært reist kritikk mot dette linjevalget og at det har vært hevdet at for forretningsmessige aktiviteter i Gratangen betyr omleggingen et tilbakeslag. Vi spør lederen av



Olav Thunhaug, veteran på anlegget

den største bedriften i området her, direktør Arvid Sauge ved Gratangen Turiststasjon, om den nye vegen vil legge "Turisten" i "skyggen"?

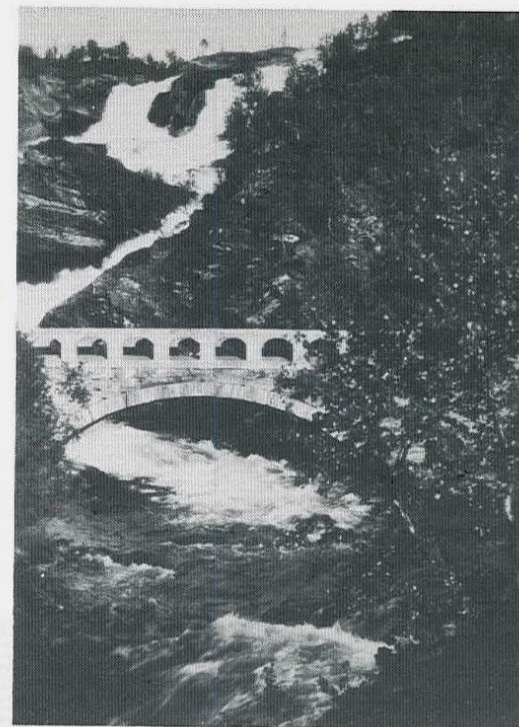
– Nei, jeg har tvertimot tro på at flyttingen vil bedre muligheten for oss til å skape den trivsel vi vet gjestene setter pris på. Vi får et roligere og mere trafikksikkert miljø, den gamle vegen som blir liggende oppover fjellsiden kan gjestene benytte til fotturer uten å risikere å bli kjørt ned. Og kanskje kan denne vegen også nyttes til adkomstveg for leiehytter i dette vidunderlige terrenget.

Men skiltingen ved E6 må være tilfredsstillende og det tror jeg den blir, legger Sauge til.

Og med dette konstaterer vi at ikke alle stiller seg negativt til linjevalget her.

Gammelbrua ved Storfossen fotografert i 30-årene

..... og den vi nå har bygget ovenfor denne.



SPESIALOPPDRAG VED SENTRALVERKSTEDET I NORDKJOSBOTN



Arthur Osvaldsen - vi sparer nok atskillige kroner med det arbeidet vi gjør nå. Verkstedformann Arthur Osvaldsen (foran) og verkstedarb. Trygve Friborg i intens arbeid med reparasjon av akslingen til konknuseren.

Det er oljegrusproduksjonen i Tyttebærvik som er avhengig av at reparasjonen skjer så hurtig som mulig.

Reparasjonen skulle nok vært foretatt på spesialverksted, sier Osvaldsen. Her i Nordkjosbotn finnes egentlig ikke verktøy som egner seg til dette. Men det ville igjen si at saken måtte oversendes til Sverige. Det koster, og atskillige tusener er også spart om vi kan gjøre det her. Og det må vi. Det blir å bruke det som finnes eller lage til noe slik at man bli hjulpet.

Han regnet med at det verste var unngått og når dette leses er sikkert oljegrusproduksjonen i full gang igjen.

OPPFINNELSER GJORT AV TJENESTEMENN

Gjør du en oppfinnelse – i tjenesten eller utenfor tjenesten – skal denne oppfinnelse straks meldes vegsjefen som sender meldingen til vegdirektoratet med redeleggelse om det ansees hensiktsmessig å nytte den i vegvesenets virksomhet.

Dette går frem av B-rundskriv nr. 25/78 av 9. mars fra Vegdirektoratet.

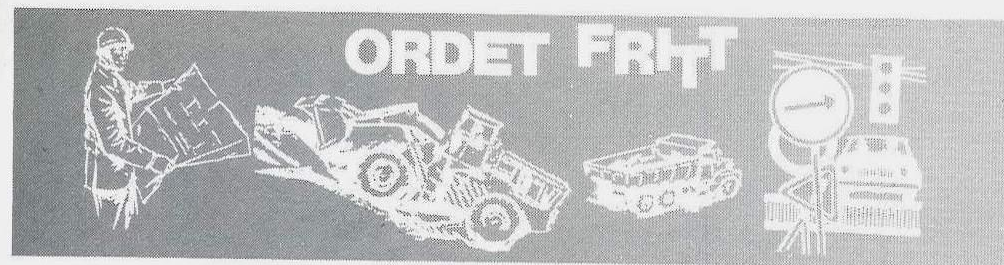
Det vises her til "Lov om retten til oppfinnelser som er gjort av arbeidstakere" av 17. april 1970.

Her finner man i pgf. 4 at hvis man har forskning/oppfinnervirksomhet som sine vesentligste arbeidsoppgaver, kan arbeidsgiveren kreve retten til oppfinnelsen, dersom utnyttelsen av oppfinnelsen faller innenfor bedriftens virksomhet. Det samme vil gjelde når en oppfinnelse er resultat av en nærmere angitt oppgave som en arbeidstaker er blitt pålagt i sin tjeneste.

Er oppfinnelsen blitt til i annen forbindelse med tjenesten, kan arbeidsgiveren kreve å få utnytte den innenfor sin virksomhet og har faktisk også førsteretten til avtaler med oppfinneren ellers også innenfor en tidsfrist på 4 måneder etter at melding er mottatt.

Og gjør du en oppfinnelse på din fritid så har arbeidsgiveren i det samme tidsrom av 4 måneder rett fremfor andre til å inngå avtale med deg om helt eller delvis å overta retten til oppfinnelsen, dersom utnyttelsen faller innenfor bedriftens virksomhetsområde.

Til slutt gjør vi oppmerksom på at sender du en oppfinnelse inn til forslagsordningen i Statens vegvesen for eventuell premiering, og oppnår premie, kan det premierte forslag nyttes hvor som helst innen statsforvaltningen uten annen godtgjøring, punkt 15 i forslagsordningen.



RIKTIG/GAL NAVNEBRUK. SPRÅKSPØRSMÅL?

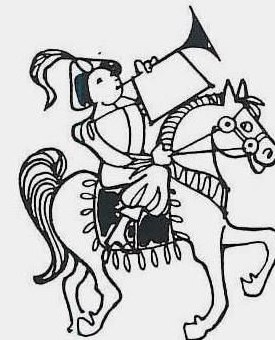
Som kjent har en stor del av våre brøytestasjoner velklingende navn som Veivang, Veines, Veilund osv. En del av disse navnene stammer fra begynnelsen av 1930-tallet da de eldste stasjonene ble bygget.

Etter at våre språkspesialister i sin visdom har funnet ut at det ikke lenger heter vei, men derimot veg, har det både i "Vegstikka" og også i skriftlig materiale ved vegkontoret ellers skjedd en misforstått "modernisering" av disse navnene. F.eks. Vegvang, Vegnes osv.

Dette er etter min mening galt, både rent språkmessig og fordi det representerer et pietets- og tradisjonsbrudd som er unødvendig. Hvis vi nå ser bort fra tradisjonen og holder oss til det rent språkmessige så må nevnte navn stilles på lik linje med døpenavn forøvrig, og som sådanne skal de ikke være gjenstand for automatiske "moderniseringer", uansett hva norsk rettskrivning til en hver tid måtte tilsi. – Tenk bare på de problemer som ville oppstå for folk som har navn som ikke er i samsvar med rettskrivninger, f.eks. Wiig, Aas, Fjeld, Bjerk, Bruun, Holtaas, Indseth, Labugt, Setsaa, Stensli osv.

– Derfor bruk de riktige navn, både på brøytestasjoner så vel som på mennesker, uansett hva ordboken sier!

Oddmar Eilertsen.



VI GRATULERER

Med 60 års dag

Aksel Jensen, Djupvik, Olderdalen 11/5.
Ingolf Nilsen, Holtv, 30, Troms, 21/6.

Med 50 års dag

Aud Nerdal Rydningen, Finnsnes 29/5.
Ivar Bjerkheim, Silsand 30/5.

NYTT FRA ADMINISTRASJONEN

Fratredelse i utedriften.
Evald Hansen, Sørvik fratradte med pensjon 1/5-78.

•• VEG · SPORT ••

VELLYKKET VM PÅ SKI

I år som i fjor var Møllerhaugen samlingsstedet for årets skimønstring i vegvesenet. Denne gangen i et strålende vær, like forhold for alle og med god deltagelse. Det ble en praktfull dag og full innsats fra deltakernes side. Etter firnurlige beregningsmetoder med fradrag for alder kunne Olav Nilsen, Harstad smykke seg med tittelen vegmester også i skisporet. Best i gjesteklassene uansett alder ble Bjørg Sivertsen, Nordkjosbotn. Og beste 3-mannslag, selvfølgelig Harstad-laget med Olav Nilsen, Harry Pettersen og Finn Mathiasen.

- Nr. 2 Vegsentralen
Nr. 3 Storsteinnes område
Nr. 4 Bardu område

- Nr. 5 Vegkontoret
Nr. 6 Finnsnes området.

Og her er de beste individuelt:

Under 25 år	
1. Knut Grimstad, Vegktr.	16,45
26 – 35 år	
1. S. Storbakk, Vegsent.	13,11
2. J. Filseth, Vegktr.	13,59
3. H. Heimdal, Vegsent.	14,24
4. R. Flydal, Vegktr.	14,29
5. B. Otterdal, Vegktr.	14,44
6. O. Sæther, Bardu	14,56
7. B. Stiberg, Vegktr.	15,20
8. K. Kvåle, Vegktr.	15,32
9. T. Bergseth, Bardu	16,35
10. R. Sørli, Finnsnes	17,20

*Innbitt i spurten,
Gudmund Johansen*

*Sevald Storbakk,
dagens beste tid*

*Ja, ja, Bjørn Stiberg, formen er
visst ikke »hva den haver været»?*



De eldste – Olav Solvang og Hilmar Holmestrand



Oddleif Skogstad i fin stil



Tremannspokalen til – ja hvem andre, Finn Mathiassen, Olav Nilsen og Harry Pettersen.

36 – 42 år

1. G. Johansen, St.nes	14.18
2. T. Øvergård, Bardu	14,22
3. A. Hemmingsen, St.nes	14,27
4. H. Hansen, Senja	15,01
5. E. Hauge, Bardu	15,06
6. S. Ingebrigtsen, Finnsnes	15,07
7. H. Østerås, Vegsent.	15,13
8. E. Rasmussen, Finnsnes	15,36
9. O. Kollen, Bardu	15,45
10. A. Osvaldsen, Vegsent.	16,41

43 – 50 år

1. H. Petersen, H.stad	14,20
2. E. Hansen, Bardu	15,02
3. O. Skogstad, Baardu	15,50
4. T. Stenseth, Finnsnes	15,50
5. W. Emaus, St.nes	16,54

51 – 55 år

1. F. Mathiassen, H.stad	15,56
2. A. Nilsen, H.stad	16,11

3. B. Sivertsen, Vegsent.	16,42
4. H. Skogly, Karlstad	20,16
5. E. Broderstad, Finnsnes	20,44

56 – 60 år

1. O. Nilsen, H.stad	16,09
2. O. Skogstad, St.nes	18,04
3. K. Skogstad, Bardu	19,58
4. B. Broderstad, Finnsnes	24,45

Over 61 år

1. H. Holmestrand St.nes.	19,15
2. O. Solvang, Finnsnes	21,27

I gjesteklassene fikk vi følgende klassevinnere:

Rigmor Hansen	17,43
Nancy Hansen	24,25
Bjørge Sivertsen	17,52
Live Sivertsen	19,31
Stig Are Hansen	19,22
Frode Hansen	16,17



Kjell Nyheim, fortrinnetlig premiedrysser gratulerer Arne Hemmingsen med innsatsen og premien.

VEG'S SKILØPERE

VEG's skiløpere har vi funnet på resultatlistene i de fleste store turløp denne vinteren og.

For å ta det største først — *Reistadløpet* — ble f.eks. Olav Nilsen kloknet inn som nr. 2 i konkurranseklasse 7 tid 2.20.20, Harry Pettersen som nr. 18 i konkurransekl. 5, 2.00.04. I denne store klassen, tur/bedrift kl. 3, (500 deltakere) fikk Bjarne Otterdal 1.58.04 og Johan Filseth 1.59.23. Disse plasserte seg på en 10-12. plass, eller noe sånt, det har ikke vært mulig å oppdrive endelig plassering. I denne klassen fikk ellers Kjell Kvåle 2.14.19, Olav Sæther 2.27.46 og Knut Grimstad 2.47.42.

Einar Rasmussen fikk notert 2.23.49 i tur/bedrift kl. 4 og Oddleif Skogstad i tur/bedrift kl. 7 2.52.21. Ellers fant vi flere av våre folk i løypa, men ettersom de startet for sine lokale idrettslag har vi ikke fått noen oversikt om disse resultatene.

I *Fjellrennet*, Tromsø finner vi som nr. 2 i tur/bedrift 25-35 år, Johan Filseth 2.18.03 og nr. 3 Bjarne Otterdal 2.20.44 mens Bjørn Stiberg ble nr. 13 i kl. 35-40 år, 2.24.11.

Olav Nilsen vant sin klasse i *Hinnøyløpet* og også Harry Pettersen og Finn Mathiassen fikk gode plasseringer, men vi har ikke fått nærmere detaljer ennå.

Fra Harstad meldes ellers om gode plasseringer, spesielt for de som er nevnt foran, i en rekke bedriftsrenn der.

I Tromsø har vi i vinter hatt ca. 30 startende i bedriftsskirenn og dessuten har vi deltatt i 3 stafetter hvorav 3. plass i K.M. skiskyting er beste resultat.



Johan Filseth

PÅ EN FERIETUR I HELLAS

traff redaktøren av "Vegstikka" på mangt som virker underlig på oss nordboere.

To bussturer, en mellom Athen og Korinth/Mykene og en Athen-Delfi (for å søke råd hos oraklet), hver på 35 mil, kunne sannelig få en vegvesenmann til å sperre opp øynene. Selve vegene var det ikke noe å si på, gode veier og litt mindre gode, akkurat som hjemme.

Lot man imidlertid blikket følge vegkanten, litt utenfor denne, dukket det stadig opp små kasser på stativ. Postkasser, tenkte vi først — nei — de antok etter hvert forskjellige former, fra de helt enkle til rene kunstverker.

Turlederen ga endelig svaret — personer som kom lykkelig i fra trafikkulykker førte opp en minnekasse som takk til Gud, iførte den et helgenbilde (ikon) og plasserte en oljelampe i kassen som ble kledd inn i glass for å beskytte flammen, lampen brant døgnet rundt. Slike kasser kunne også føres opp av etterlatte hvis trafikkulykken hadde ført til dødsofre. Vi satt med en masse spørsmål omkring dette fenomenet, bl.a. prøvde vi å bevege sjåfør Theodor til å stoppe for å få med oss noen bilder. Men nei, den karen var ikke det spor interessert i at det skulle komme opp flere kasser, sa han. Men ved de faste rasteplasser skulle vi imidlertid ikke bevege oss langt før vi fant noen. De fleste var som man nok forstår plassert i kurver, talte opp til 4 i en kort kurve. Et annet trekk ved disse kassene — fra bussvinduet observerte vi at de inneholdt flasker og glass og våre første tanker var at her hengte de seg sannelig sjøl ut som promillekjørere. Forklaringen var at i flasken hadde de oljen og glassene (med veker) ble brukt som lampe. Til skrekk og advarsel hadde de vel sin misjon. Bildet øverst på neste side viser en kasse av enkel utførelse. Bildet på denne siden viser en annen som vel antakelig skriver seg fra en i Onassis-klassen.

Inne i Athen fant vi som det midterste bildet på neste side viser en fredelig sjåførskole. En titt innenfor døra og vi registrerte en koselig minialongkrok pluss et stativ med bilratt, instrumentbrett, gearstang, pedaler og en bilmotor — for tørrtrening antakelig. Ingen elever, ikke lærere heller forresten — reklameskiltet ved inngangsdøra tydet på konkurranse om elevene!

I Hellas er det som kjent meget tørt, men i regntiden (vinteren) er nedbøren til stor plage også for vegene der. På vegen til Delfi ser vi på bildet tydelige tiltak for å demme opp for vannskader. Usedvanlig kraftige rennestensarrangementer som faktisk kunne forveksles med rekkverk når de var plassert på ytterkråningen, eller muligens kunne ta sikte på å ha slik funksjon også. (Nederste bilde på neste side).



