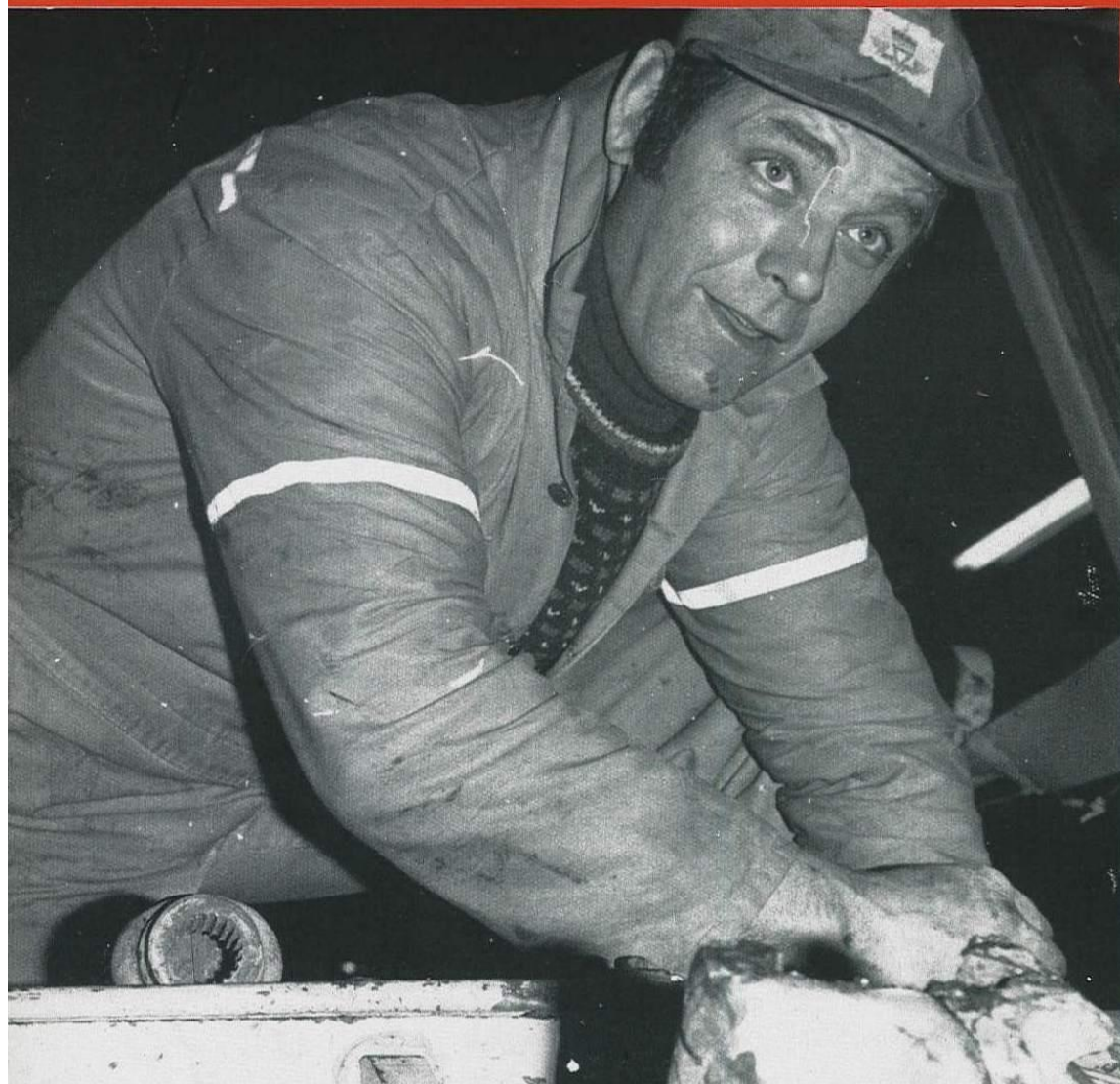


Vestikka



Desember 1978 Nr. 6 - Årg. 10

10
ÅR



Vegs i kka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 6 - Desember 1978
10. ÅRGANG

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

Utgever:

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk:

Lundblad Trykkeri, Tromsø

Opplag:

1400 eksemplarer

INNHOLD:

	Side
1978 og den nære framtid.	3
Veghøvling, ensformig? — Nei	5
Forbruket av høvelskjær er stort.	7
Innfartsvegen til Harstad.	8
Bruk hørselvern.	11
Systematisk maskinvedlikehold	12
Anleggsdriften 1979.	14
Biltilsynet på Finnsnes — nå også med stasjonssjef	17
Kvar går eiendomsgrensa.	19
Rasteplassstudier i Mellom-Europa.	21
Auksjon.	25
Sørstraumen bru — rapport nr. 5	26
Brune vegskråninger.	27
Nytt fra administrasjonen	28
Ferjesambandet Stornes — Bjørnå.	29
Harstad vegstasjon — smånytt	30
Premierte forslag.	32
Hva gjør du nå, pensjonist?	34
Instruks for tippmann (kontrollør)	36
Vegvesenets langtidsplanlegging	36
Veg Sport	38
Kryssord	40
Vi er alle vordende pensjonister	42

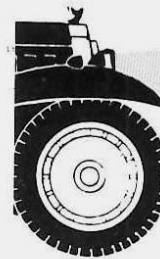
Bidragstyttere denne gang:

TEKST:

Bjarne Otterdal, Svein Liland, Dagfinn Nilsen, Andreas Setsaa, Loyd Lauritsen, Thor Hugo Brox, Herleiv Solberg og Johnni Håndstad.

FOTO:

Bjarne Otterdal, Knut Arne Henriksen og Jarle Hansen.



1978 — OG DEN NÆRE FRAMTID?

Vær-året 1978 startet med en snøvinter av de verste. Dette førte til et overforbruk på flere millioner for vintervedlikeholdet.

Vi fikk — etter en sein vår — en herlig sommer, kanskje den ikke var så herlig for de som steller med tørre grusveger.

I skrivende stund er vi inne i en nedbørsfylt og vindfull høst, med største snødybde i oktober siden 1945.

Hva blir enden på dette, og hvor langt kan vedlikeholdskronene tøyes?

Tross alt er hovedsaken av det som var planlagt blitt utført, og som mål på dette viser en til dekkelegging, det er som regel avslutning på de enkelte tiltak.

For vedlikeholdsmidler er fornyet 103,7 km faste dekker, eller 99,7% av planlagt.

Videre er lagt 94,3 km nye faste dekker på grusveg for vedlikeholdsmidler, postene "Mindre vegutbedringer og Faste dekker" eller 92,3% av planlagt.

For anleggsmidler er i forbindelse med ombygging fornyet 12,6 km faste dekker, eller 108,0% av planlagt.

Videre er (eksklusive G/S-veger) lagt 67,1 km faste dekker grusveg, eller 74,9% av planlagt.

På riksveger er i år lagt 65,9 km nye faste dekker der det før var grusveger. Pr. 31/12 -78 har en 963,6 km eller 57,8% faste dekker på riksvegene.

På fylkesveger er i år lagt 95,5 km nye faste dekker på grusveg. Pr. 31/12 -78 har en 334,8 km eller 16,5% faste dekker på fylkesveger.

Svikten i legging av faste dekker for anleggsmidler skyldes tidlig høst, og den manglende dekkelegging vil bli utført våren 1979.

Hele riksvegnettet er tillatt for 8 tonn akseltrykk, og 88,7% er tillatt for "tung 8 tonns akseltrykk". De tilsvarende tall for fylkesveger er 97,5% og 70,9%.

Det arbeides for tiden med å få deler av hovedvegnettet klassifisert for 9 tonns akseltrykk med telerestriksjoner.

Trafikkulykkessituasjonen for de 3 første kvartal viser i forhold til samme periode i 1977 en beklagelig utvikling når det gjelder drepte i trafikken, 18 mot 12 i fjor.

Derimot er det en bedring når det gjelder antall skadede personer, som er 269 i år mot 318 i fjor.

Fortsettelse



Fortsatt er utforkjøringsulykkene nokså mange — 21% i år mot hele 33% i fjor. Møteulykkene er øket fra 18% i fjor til hele 30% i år, mens fotgjengerulykkene holder seg nokså konstant på 21% i år (22% i fjor).

En kan ikke trekke sikre konklusjoner ved sammenligning mellom så korte tidsrom. Likevel kan en peke på visse tendenser, og sikkert er det at det må arbeides målbevisst mot bedre trafiksikkerhet.

Dette kan ikke bare skje ved investeringer i vegger — til det er midlene for begrenset og oppgavene for mange.

Fra flest mulig hold må det arbeides for en holdningsendring i trafikken — ikke minst arbeides for en bedre disiplin.

Innen biltilsynet er den største nyhet at Finnsnes er blitt selvstendig og fullverdig biltilsynsstasjon. Videre er det ved stasjonen i Tromsø oppført eget bygg for førerkortutstedelse, som et ledd i at Biltilsynet fra neste år overtar hele arbeidet med førerkortutstedelse, også den del som hittil har vært tillagt politiet.

Storslett Vegstasjon nærmer seg fullførelse. Den gir ikke bare store forbedringer for maskinforvaltning, reparasjoner og kontroll for vegmester og oppsynsmann, men skaper også skikkelige arbeidsforhold for Biltilsynet under deres utetjeneste i Nord-Troms, og bedre publikumstjeneste. Dette er vel det beste eksempel på praktiske samarbeidsresultater etter samordning av biltilsyn og vegkontor.

Av større "vegåpningssaker" i 1978 kan nevnes at Sommarøy har fått landfast forbindelse, og at Senjahopen/Mefjordvær har fått forbindelse uten timekjøringsstriksjoner.

Det er sammenhengende fast dekke på E6/Rv 6 fra Nordland gr. til Karvik (vegkryss v/Sørstrømmen). Målet er Rv 6 over Sørstrømmen bru med fast dekke til Finnmark gr. i 1980.

På tross av været i 1978 ble det likevel et jevnt bra arbeidsår med resultater nært opp til det planlagte. Vi kan derfor si oss noenlunde fornøyd med resultatet — et resultat som ikke skyldes enkeltpersoner, men et samarbeid mellom mange og mellom mange ledd.

Takk til alle i vegvesenet — såvel inne som ute, — for god innsats i 1978, og la oss alle løfte sammen for gode resultater også i 1979.

I 1979 — da får vi merke at det ikke er fortsatt og ubrutt vekst, men vi må innstille oss på å leve med det også.

Statsvegbudsjettet for 1979 tyder på omlag samme arbeidsvolum, eller i allefall bare en liten reduksjon i forhold til 1978. For fylkesvegbudsjettet er det grunn til å frykte reell tilbakegang.

Dette er særlig å beklage da vi nå er i ferd med å starte utbedring av de gamle, nedslitte fylkesveger for alvor.

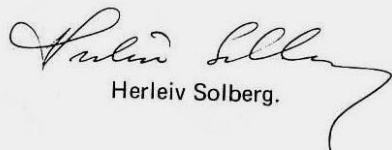
Situasjonen må føre til innskrenkninger, også i totalt antall arbeidsplasser i vegarbeidsdriften, uansett om dette skjer hos engasjerte entreprenører, maskineiere eller hos fast ansatte tjenestemenn.

Sammen må vi søke etter løsninger som gir minst mulig skadevirkninger.

Selv et redusert budsjett gjør oss i stand til å løse viktige samfunnsoppgaver, og tendensen i tiden bør anspore oss alle til ytterligere økonomisering med ressursene. Med dette for øye kan resultatet tross alt bli bra.

Jeg ønsker alle en god jul og et godt nyttår, og denne hilsen omfatter også etatens pensjonister.

En spesiell hilsen til brøytesjåførene på vegvesenets biler og kontraktører som må stå i beredskap eller utføre brøyting i jule- og nyttårshelgen.


Herleiv Solberg.

VEGHØVLING, ENSFORMIG? — NEI

På anleggsstrekninger er det stort sett greiere å arbeide med veghøvel enn i vedlikeholdstjenesten. Her er rikelig med masser som lett lar seg jevne ut. Til gjengjeld krever det stor nøyaktighet med avpassing av høyden. Vedlikeholdshøvlingen på grusfattede vegger og med dårligere grøfter er en større påkjenning både på fører og maskin.

Dette er høvelførererne Wilmar Larsen fra Burfjord og Alfon Pedersen fra Storsteinnes skjønt enige om.

— For den vanlige bilist fortoner vegg-høvelen seg ofte som et trafikkhinder, eller kanskje ikke så mye høvelen som det den legger etter seg, grusstrengen som



Alfon Pedersen — må være mulig å utstyre høvlene med bedre spredningssystem.

vi kaller den. Har dere følelsen av å være et trafikkhinder?

Larsen: — Nå, det er vel å overdrive litt. De fleste bilistene skjønner vel at der hullene er djupe på grusveggen, der må vi også høvle like djupt. Men et visst irritasjonsmoment kan det kanskje være for enkelte.

Pedersen: — Alle høvelførererne legger vel vekt på ikke å høvle for lange strekninger i gangen. Kan nok forstå trafikanter som synes høye grusstrenger kan være et problem å manøvrere seg forbi. Det er beklagelig at ikke utstyret er slik at disse ryggene blir fjernet etterhvert.

— Men problem kan det vel være andre vegen også, at høvlingen blir hindret av trafikken?

Larsen: — Det er klart at alt arbeid på vegen er vanskelig når det er stor trafikk. Ikke minst arbeidet med vegg-høvel, en såpass stor maskin trenger god plass for manøvrering. Mange ganger kjører bilistene for nært og det kan dermed bli litt kork i trafikken før man får snodd seg slik at trafikken kan passere igjen.

Pedersen: — Vi har kanskje spesielle problemer under de forarbeidene til oljegrusarbeider som foregår sommerstid etter at ferietrafikken har satt inn. Høvlingen foregår jo da over hele veggbanen og det blir jo da periodevis umulig for annen trafikk å komme forbi. Og kommer man da ut for utålmodige og uforstandige bilister, kan arbeidet vi

holder på med lett bli en halvtime forsinket. Derfor prøver jeg å være ekstra tidlig om morgenen disse dagene for dermed å få unna en god del før trafikken kommer for alvor.

— Når det er vinter og brøytekanter, river jo høvelen bare ned kantene slik at veien faktisk blir smalere?

Larsen: — Vel, det ser vel kanskje slik ut, men vi river opp isen langs brøytekanter slik at ploget har mulighet til å kaste løsmassene etter oss over brøytekanter. Ellers er isen ikke alltid like grei å få has på, den kan være utrolig hard.

Pedersen: — Når vi alt er inne på vinterarbeid vil jeg gjerne presisere at høvelen er til uvurderlig hjelp for brøytemannskapene ellers, f.eks. assistere i uvær når brøytebilene ikke makter oppgaven alene. Og dette skjer ofte i mørketiden og den tiden er ikke den hyggeligste å drive veghøvling i uansett vær.

— Fornøyd med utstyret?

Larsen: — Det skjer jo stadig noe nytt på maskinfronten så vi er vel alle selvsagt interessert i å kunne betjene en så ny maskin som mulig. Og det har vært en betydelig forbedring av utstyret de senere årene, både når det gjelder effektiviteten av maskiner og bekvemmeligheten for føreren. Blant annet har jo støynivået sunket betraktelig. Vi burde imidlertid vært utstyrt med mere hensiktsmessig verktøy i maskinene og selvsagt oppbevaringsplass for dette. Jeg tenker spesielt på en lufttrekker til bruk for skifting av høvelskjær. De skal sitte skikkelig når de settes på. Dette vil kunne bli gjort mere betryggende og ikke minst raskere med en lufttrekker.

Pedersen: — Jeg nevnte tidligere i samtalen at høvelen burde vært utstyrt med et spredningssystem som fjernet disse ubehagelige grusryggene etter høvlingen. Kanskje har de nyeste høvlene denne fordelen, dette vet jeg ikke, men hvis ikke, ja, så synes jeg det er på tide at det blir konstruert noe slikt. Høvelen har ellers gjennomgått store forandringer til



Høvelfører Wilmar Larsen

det bedre, men for meg personlig var ikke de nye setene noen behagelig opplevelse. Jeg måtte rive det ut og sette inn et gammeldags Bolinder-tractorsete, antakelig var ryggen min blitt formet etter det på godt eller ondt, det vil tiden vise, hitil har ryggen vært bra.

Synes ellers at veghøvlene burde være utstyrt med varsel trekant, riktignok har vi blinklykt, men i skarpe kurver og bakke-topper er ikke dette tilstrekkelig, har engang måttet kle av meg dongerien og hengt den opp som varsel.

— Troms fylke skal ligge på topp i landet, nesten ihvertfall, når det gjelder forbruk av høvelskjær. Hva tror dere dette kan komme av?

FORBRUKET AV HØVELSKJÆR ER STORT

De nakne tall viser at forbruket av høvelskjær her i fylket ligger på topp på landsbasis og det er tall som er basert på produksjonstimer for høvlene. Det må bero på den harde grusorten og på at vi bruker for stor fart under høvlingen, sier høvelførere.

— Hva sier så lederen for maskinavdelingen, overingeniør Gunnar Berntsen, er forbruket av høvelskjær urovekkende stort og hvor tror du vi finner årsaken?

— At vi ligger på topp i skjærforbruket er sikkert nok, og det kan vel skyldes flere faktorer. Men det som nok gjør det største utslag er at vi har mye grusveger som skal høvles, og til dette brukes fortsatt mye isriverskjær.

Forbruket av høvelskjær i kroner pr. driftstimer for Troms, og i gjennomsnitt for landet, fremgår av tabellen:

År	Gj.snitt for Troms	Gj.snitt for landet
1974	16,43 Høgst i landet	8,75
1975	24,79 »	13,70
1976	19,08 Et fylke var høyere	14,73
1977	25,99 »	19,49
T.o.m. 3. kvartal		
1978	20,50	ukjent

Larsen: — Vi bruker vel ikke de høvelskjær som har lengst varighet, hårdmetallskjær som de kalles. For min del bruker jeg en annen type som nok skiftes oftere, men jeg synes de er bedre å arbeide med.

Isriverskjær som er brukt endel vintertid setter vi også på om sommeren og disse får jo en hard medfart, men vi er ofte nødt å bruke disse skal vi få noe skikk på høvlingen.

Pedersen: — Grusorten har nok endel av skylden, vi merket forskjell etterat de nye grustakene på Slettmo og i Tyttebærvik kom i drift. Og etterhvert som trafikken på grusvegene har økt, har vegbanen stadig blitt hårdere, og dette krever mere av et høvelskjær. Spørsmålet om høyt forbruk av høvelskjær henger sammen med farten. Høvling i stor hastighet sliter nok mere på skjærene. Heller ikke jeg er begeistret for skjær av hårdmetall, de brister snarere når det treffer stein og da kan man kanskje spørre seg om de er

mere lønnsomme i bruk enn den vanlige type.

Høvelførerne Wilmar Larsen og Alf Pedersen har mange år i veghøvelen nå, henholdsvis 23 og 14 år, en jobb de trives med og som de idag ikke ønsker å forlate. Det kan nok for uinnvidde synes noe ensformig dette arbeidet, men de sier at forholdene, trafikken og oppgavene, de skifter stadig, her må man alltid være våken og derfor er det aldri tid til å kjede seg.

— Men når høvelførerne setter redskapet ifra seg for dagen hva gjør de da?

Larsen: — For den som liker å være ute i naturen er Kvænangen midt iblinken. Et Eldorado av fiskemuligheter både på fjell, i elver og i sjøen. En jakttur blir det også i ny og ne.

Pedersen: — Sjøfiske for meg, drar med meg båt og farer litt rundt, i Lyngen synes jeg det er mange muligheter i den retning. Ellers prøver jeg å holde formen, deltar i trimgruppe på Storsteinnes, man blir jo sittende mye i ro i høvelen.



INNFARTSVEGEN TIL HARSTAD

Arbeidsledelse ved den nye innfartsvegen til Harstad krever noe mere enn ved ren veganleggsdrift – ja, det er faktisk alle de andre oppgaver som naturlig nok er knyttet til anlegg i bymiljø som er mest kompliserte og mest arbeidskrevende.

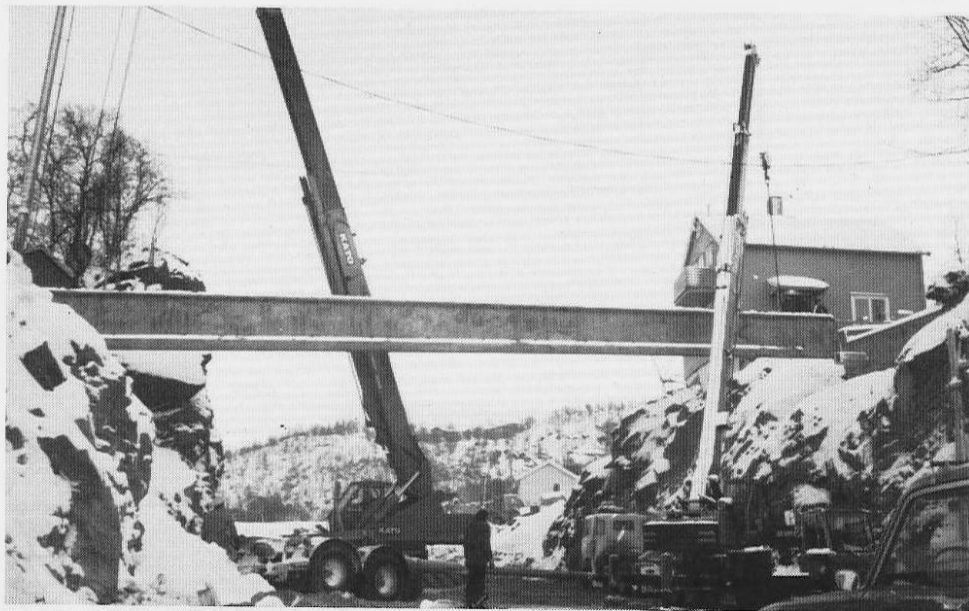
Dette sier anleggsbestyreren ved innfartsvegen til Harstad, avdelingsingeniør Gudmund Reiertsen. – Det er dager man nærmest er oppgitt over alle de forsinkelser som kan oppstå ved et anlegg av denne type.

Men Reiertsen legger til at han finner arbeidet her uhyre interessant og utfordrende, for her støter man vel på hele spektret av hva en vegmann kan vente å finne av oppgaver på alle typer veganlegg tilsammen.

– Men vi som ikke ferdes her hver dag, kan da tydelig se forskjell, så framdrift har det likevel vært?

– Joda, mellom Merkurbrua og Harstadbotn er veggen på det nærmeste klar for legging av penetrasjonsdekke, det siste av forsterkningslaget kjøres nå ut, men det er vel tvilsomt om det blir dekket i år.

– Ellers er vi igang med gang- og sykkelbru over nyvegen ved Stortanen, vi nytter



Montering av brua over Langnesskjæringen sist vinter



Solide bjelker i Langnesbrua som krevde kraftig kranhjelp.



På knuseverket i Blomjoten sørger Hans Olsen for rikelig med grus til vegdekke.

her prefabrikerte betongbjelker. Dette går sin gang, men det vi nå venter utålmodig på er kommunens arbeider på Kanebogmyra. Her skal legges nytt vann- og kloaknett til det nye Kanebogen senter og det gamle ledningssystemet skal også delvis legges om. Dette er tidkrevende oppgaver hvor vi har bidratt med sprengning av grøfter gjennom den nye skjæringen ved Stortanen og vi har også sørget for at disse ledningene kan krysse nåværende veg. Vi venter også på at Televerket skal bli ferdig med omlegging av rikskablene til Harstad. Dette er et svært komplisert arbeid, kablene må kuttes, flyttes og selvsagt koples riktig sammen igjen. Når vi hører at det er kabler som veier 7 kg pr. løpende meter





Og her er Langnesbrua på plass med Odd Marthinussen i forgrunnen, veteran på dette anlegget.

så kan vi tenke at det ikke er noen enkel oppgave. Også i dette arbeidet har vi deltatt, gravd opp kablene, gravd nye grøfter og tatt i et tak med flyttingen.

— Når alt dette er gjort kan det vel bli mere fers i arbeidet?

— Det kan nok det, men det gjenstår dessuten å rive 2 hus og dette kan ikke skje før nye hus står ferdige til eierne. Ett blir vel ferdig i januar, det andre antakelig litt senere. Og de 2 husene som skal bort, de står nærmest som en tropp i hver sin ende av en vegparsell. Men når disse blir fjernet og lednings- og kabelnettet er på plass, da skulle det kunne gå relativt greit.

Det gjenstår å sprengre 8900 kbm fjell før hele parsellen er klar. I alt vil vi da ha

sprenget 33400 kbm i dette første byggetrinnet av innfartsvegen.

— Og trafikkåpning av denne første delen?

— Hvis nå ikke alt går på tverke, og det skulle det vel ikke nå, så kan vi regne med å ta i bruk parsellen Kanebogen—Harstadbotn på ettersommeren eller tidlig høst neste år.

— Og så er det å hive seg over neste etappe, fra Harstadbotn til sentrum?

— Vi burde få starte opp med fjellarbeider her allerede i høst, ellers risikerer vi vansker bl.a. med sysselsettingen av våre folk i området. Arbeidstillatelse foreligger fra kommunens side, det står nå på fylkeskommunen for strøket forbi yrkeskolen.

Vernelederen:

BRUK HØRSELVERN — DET REDUSERER HØRSELSKADER

Støy er uønsket lyd og kan være skadelig på mange måter. "Det er antatt at et konstant støynivå over 85 dB (A) gir hørselskader at nivåer over 65 dB (A) kan virke skadelig ved at nervesystemet får en ekstra belastning. Evnen til konsentrasjon blir redusert, man føler seg raskere trett og uopplagt. Dette kan skje selv om man ikke er seg støyen bevisst", skriver bl.a. Forbrukerrapporten.

Personer som utsettes for høye støynivåer i kortere eller lengre perioder kan risikere å få ødelagt nerveceller i hørselsystemet, slik at evnen til å høre blir redusert. En vil sterkt poengtere at en hørselskade ikke kan rettes opp igjen.

• Mange tjenestemenn i vegvesenet utsettes daglig for støy over de grenser som kan gi hørselskader. Både Vegdirektoratet og fra fylkenes side gjøres det stadig forsøk på å dempe støykildene. Dette er et tidkrevende arbeide, og inntil videre må en gå veien om hørselvern på mange arbeidsområder. Vi har i lengere tid arbeidet med å finne løsninger for å dempe støyen ved våre knuseverk, spesielt kontrolltårnet. Det finnes hytter til dette formål på markedet, men kostnadene er forholdsvis høye. Ved Vegsentralen har vi på eget initiativ konstruert og laget en prøvehytte. Denne har vist seg å gi gode resultater etter de målinger som er foretatt. Det vil bli vurdert hvorvidt det kan lages flere slike med evt. ytterligere forbedringer. Det er klaget over høyt støynivå i våre nyinnkjøpte patroljevogner. Målinger har vist et støynivå på 80–84 dB (A). Dempekapper for motorkassen er prøvet, men med dårlig resultat. Ytterligere støymålinger på div. arbeidsområder viser at det bør brukes hørselvern, spesielt der vi arbeider på eller i nærheten av maskiner. Under dekkeleggingssesongen ble det foretatt målinger både ved og på utlegger, i vegvalser og ved oljegrusverket, og på alle steder ble det registrert et støynivå som

delvis ligger over det som betraktes som vanlig toleransegrense. Endel arbeidere benyttet hørselvern, men mange gjorde det ikke.

Også ved bruk av håndredskaper spesielt i våre verksteder er det arbeidsoppdrag som frembringer svært høye støynivåer, uten at noen form for beskyttelse benyttes.

Selv om bruken av hørselvern har bedret seg, er jeg av den oppfatning at dette bør brukes i ennå større utstrekning enn det som er tilfelle, dersom vi skal unngå unødige hørselskader.

Det er viktig at det hørselvern som benyttes er i god stand. Ved flere kontroller har det vist seg at putene har vært deffekte, og da tjener de ikke sin hensikt. Hver enkelt må selv følge opp at utstyret er i orden. Hørselvern som brukes hyppig bør skifte puter en gang pr. 1/2-år. Vegdirektoratet har gjennomført test på flere typer av hørselvern, for å finne frem til det mest riktige til vårt bruk. Vi i Troms har gått til innkjøp av Peltor H7 som er ett av de vern som Vegdirektoratet har anbefalt.

Til slutt et råd til alle som bruker hørselvern:

Hørselvern med stive og harde puter er til liten nytte. Skifting av puter er en enkel arbeidsoperasjon. Utskiftbare puter fås ved henvendelse til arbeidsleder. Bruk hørselvern, det lønner seg i lengden.

SYSTEMATISK MASKINVEDLIKEHOLD KREVER GOD RAPPORTERING

Jeg tror det er få maskineiere om det i det hele tatt finnes noen som har systematisert vedlikeholdet av maskinparken i den grad vegvesenet nå har gjennomført.

Dette sier overingeniør Gunnar Berntsen til "Vegstikka" og føyer til at dette naturligvis er et ledd i å holde våre maskiner i aller høyeste beredskap og øke deres levealder.

Det er arbeidsplanlegger Gunnar Kvien ved sentralverkstedet i Nordkjosbotn som påser at vedlikeholdsrutinene blir etterfulgt og sørger da også for registreringen av dette arbeidet.

— Vi er helt avhengig av nøyaktig rapportering skal systemet virke etter hensikt, sier Kvien og fortsetter — maskinføreren ordner selv opp med olje- og filterskift og hver gang dette er gjort sender han da hit et rapportkort som viser maskinens time-tellerstand. Når så maskinen har gått 160-250 timer, alt etter maskintype, så foretar vi nærmere ettersyn og første sjekk tas ute. Vi har 5 inspektører til disposisjon for dette arbeidet, de rykker ut fra verkstedene våre. Inspektørene sender service rapport etterhvert. Etter 1000 driftstimer tas maskinen inn til nærmeste verksted for et mere omfattende ettersyn og er det en større sak så tar vi det her på sentralverkstedet.

— Vi har jo en rekke maskintyper, de krever vel litt forskjellig av service, hvordan makter vi å holde skikkelig rede på dette?

— Jeg har samlet alle instruksjonene for maskininspeksjon i en mappe. Her finner vi også vedlikeholdsskjema og smørekart for de ulike maskintypene. Alle verkstedene og inspektørene er utstyrt med en slik mappe, inspektørene har selvsagt denne alltid med ved utrykningen.

— Og all servicen og reparasjonene blir naturligvis kartotekført?

— Et fullstendig kartotek er nå under oppbygging, hittil har vi bare kunnet registrere i kartoteksform de arbeidene som er utført her i Nordkjosbotn, men som sagt, vi arbeider nå med en utvidelse.

— Vi har hele tiden snakket om maskiner, hva med bilene?

— Når det gjelder vegvesenets bilpark så er vi kommet igang med forebyggende teknisk vedlikehold her også. Patruljebilene (514) benytter et serviceopplegg som bilfabrikantene har utarbeidet. De baserer serviceintervallene (teknisk vedlikehold) hver 5000 km og dette utføres både hos de private merkeverkstedene og på egne verksteder.

De små lastebilene (512) har serviceintervall på 10000 km og de har stort sett det samme tekniske vedlikeholdet som patruljebilene benytter.



Gunnar Kvien — daglig leder av vedlikeholdsopplegget med sin "kokebok" inneholdende alle nødvendige opplysninger om servicen for de forskjellige maskintyper.

Siste vinter tok vi også i bruk forebyggende vedlikehold på brøytebilene våre. Det var i Bardu vi først startet opp med dette. Etter hvert kom vi i gang på Storslett og nå sist er vi begynt på vegsentralen også.

— Hvordan fungerer nå ordningen med det systematiske vedlikeholdet?

— Stort sett bra, men rapporteringen kunne vært bedre. For oss er det meget

viktig å vite hvor maskinene til enhver tid befinner seg og denne burde bedres.

— Og dette systematiske vedlikeholdet innebærer fordeler?

— Så absolutt, la meg nevne en ting, på maskiner og biler med forskjellige førere, merket vi tidligere en tendens til at folkene stolte på hverandre i den grad at vedlikeholdsglipp oppsto. Dette har vi en betydelig bedre kontroll med nå.

ANLEGGSDRIFTEN 1979

Storting og fylkesting behandler i disse dager vegbudsjettene og dersom forslagene går gjennom vil vi i 1979 disponere 135,8 millioner kroner til anleggsdrift. Dette bringer oss i en ny situasjon da det betyr at vi har 15,9 millioner kroner – eller 10,5% MINDRE å rutte med til neste år enn hva vi har i år.



Stikkrenner og andre rør vil nok bli en stor post i 1979 også.

Skal vi komme gjennom det nye driftsåret uten altfor store problemer forutsetter det innsatsvilje og nøktern vurdering fra samtlige i anleggsdriften. Dette til tross vil vi gå inn i et år hvor arbeidsstokken må flytte i betydelig større grad enn hva har vært vanlig.

NYE RIKSVEGANLEGG

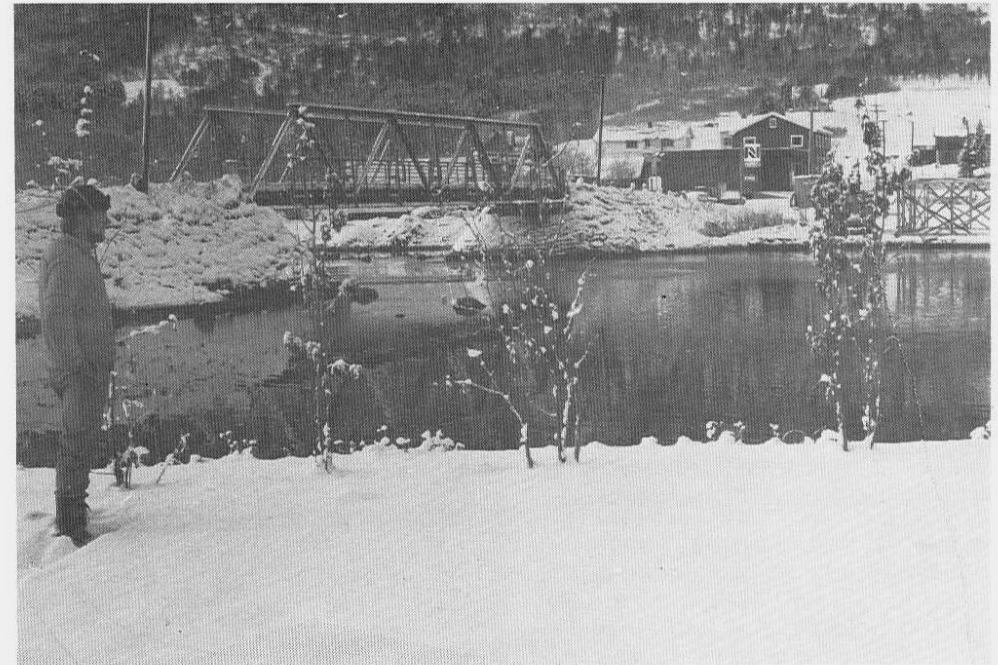
Anlegget Gåre – Refsnæs vil starte opp i 1979. Videre vil vi få en beskjeden oppstart på E6 parsell Forsetmoen – Kobberbyggen. Parsellen Medby – Salangsvirket regner vi med å starte og også fullføre i løpet av året. I Rv. 856 vil arbeidet mellom Finnfjordeidet og Fredheim ta til.

RIKSVEGANLEGG SOM FULLFØRES
Parsellen Sandneselv – Karvik i Rv. 6 avsluttes i 1979.

RIKSVEGANLEGG SOM FORTSETTER
Fortsatt drift vil vi ha på parsellene Karvik – Sekkemo, inklusive Sørstraumen bru, Sekkemo – Burfjord og Burfjord – Finnmark gr. På den siste parsellen vil oppgavene i hovedsak bestå i brubygging og dekkelegging.

På parsellen Eidkjosen – Larseng i Rv. 862 er det også lagt betydelig vekt på brubygging.

Arbeidene på E-78 Nordberg – Tromsø bru må vi ha lov til å si har fått en meget



Det skal bygges ny Rossfjordstraumen bru og det skal Roald Svendsen være med på.

trang fødsel på grunn av forhold som ligger utenfor vegvesenets mulighet å påvirke.

Kvesmenes – Olderbakken har jevn og god fremdrift.

På Senja vil driften på Rv. 860 Lillevassmyr – Kampevoll og Rv. 861 Silsand – Gibostad rulle videre i det tempo det er lagt opp til. Parsellen Nordstraumen – Finnfjordbotn i Rv. 86 føres videre med samme aktivitetsnivå i 1979.

Omlegging av E-6 i Gratangen, Langmyra – Bukkemyra nærmer nå seg en avslutning og i løpet av 1979 vil trafikken settes på, selv om permanent dekke utsettes til 1980 på grunn av forventede setninger ennå i 1979.

En beskjeden videreføring av arbeidet mellom Fossbakken og Tennevoll i Rv. 84 vil finne sted. Det samme er tilfelle mellom Medby – Ellevoll der to bruer også skal bygges. Den jevne drift på Rv.

851 Brandvoll – Sjøvegan skal fortsette i 1979.

I Rv. 825 vil vi ha en rolig videreføring av anlegget Tjuvskjær – Årsteinstrømmen med en betydelig del av virksomheten konsentrert om bruarbeid.

På storanlegget Kanebogen – Harstad sentrum håper vi i løpet av året å kunne sette trafikk på deler av anlegget.

SPESIELLE MILJØ-

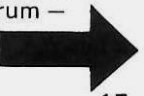
OG TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Av riksvegsbevilgningene er det avsatt 5,5 mill kr til disse formål. Vi har jevnt over problemer med disse anlegg hvor grunnspørsmålet skal løses av den enkelte kommune. Dette skaper usikkerhet i driftsplanleggingen, men følgende prosjekter er aktuelle i 1979:

Rv. 83 G/S-veg i Melvik (fullføring)

Rv. 850 G/S-veg Harstad sentrum –

Bergseng (fullføring)



Rv. 84 Fortau Sjøvegan (fullføring)
 E-6 G/S-veg i Heggelia (fullføring)
 Rv. 86 G/S-veg i Sørreisa
 Rv. 86 G/S-veg i Finnfjordbotn (fullf.)
 Rv. 86 G/S-veg på Silsand
 Rv. 6 G/S-veg Skibotn
 Rv. 862 9 busslommer på Tromsøya
 E-6 Omlegging Storsteinnes (fullf.)

INGEN NYE FYLKESVEGANLEGG

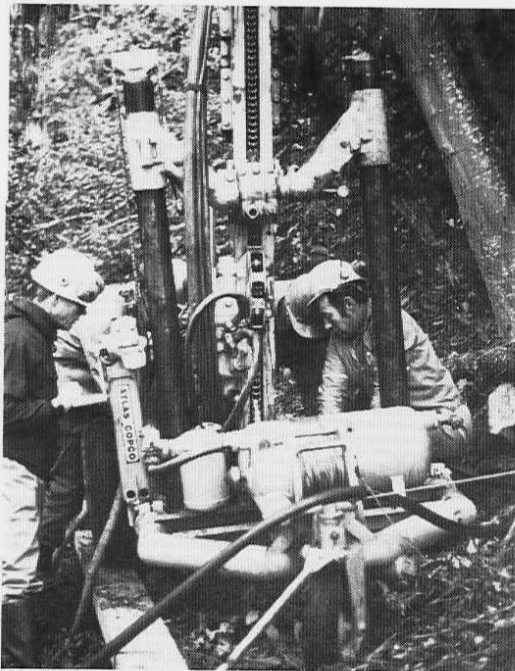
Det vil ikke bli opptatt nye fylkesveganlegg i 1979.

FYLKESVEGANLEGG SOM FULLFØRES

Mefjordbotn – Grashopen fullføres i 1979. Det samme gjelder anleggene Ørnefjordbotn – Fjordgård, Huselv – Botnhavn – Sand og Ursfjordbotn – Nordfjordbotn.

ANLEGG SOM VIDEREFØRES

På anlegget Veg til Husøy vil vi trappe opp virksomheten i 1979, mens Svanelv-



Kainogjengen i sving under Pollfjellet – Det blir flere oppgaver neste år.



Uten mat og drikke duger nok våre helter ikke i 1979 heller - Marianne Isaksen skal fortsatt sørge for det.

plass – Sifjord – Grunnfarnes videreføres i samme tempo som hittil.

Anlegget Skøelv – Lavik videreføres med vinterdrift. Finnsnes – Bjorelvnes fortsetter i sitt jevne tempo.

DEN FASTE ARBEIDSTOKKEN

vil i 1979 utgjøre 181 menn og kvinner. Det er ikke forutsatt inntak av nye faste medarbeidere i 1979.

EKSTRAORDINÆR SYSSELSETTING

Til vinteren vil der foregå ekstraordinær sysselsetting på følgende riksveganlegg: Årsteinstrømmen – Storfossen, Medby – Ellevoll og Nordstraumen – Finnfjordbotn med tilsammen 42 mann inntatt gjennom arbeidskontorene. I tillegg vil vi ha 20 mann på anlegget Skøelv – Lavik. Den ekstraordinære driften vil pågå i perioden 15.1 til 6.4.

BILTILSYNET PÅ FINNSNES – NÅ OGSÅ MED STASJONSSJEF

Biltilsynet på Finnsnes som nå er utbygget til en fullverdig stasjon på linje med stasjonene i Harstad og Tromsø, har fått sin første stasjonssjef – Helge Skagseth.



Stasjonssjef Helge Skaseth – noen vil kanskje kjenne igjen trekkene.

Helge Skagseth er ikke noe ukjent vegnavn i Troms – hans far, forøvrig med samme navn, var vegsjef her fra 1943 til 1955. Vår Skagseth kommer fra biltilsynet i Steinkjer, har forøvrig også noen år i samme etat på Romerike.

– Finner du arbeidet på Finnsnesstasjonen noe forskjellig fra de stasjonene som kommer fra.

– Trafikkgrunnlaget på Finnsnes og i

området ellers her, er så totalt forskjellig fra det jeg er vant med. Derfor har det for meg vært vanskeligere å finne et fornuftig grunnlag å stå på i bedømmelsen av førerprøver. Må faktisk tenke på en annen måte, må mere lete etter situasjoner å prøve elevene i. I Steinkjer f.eks. fikk du dette mere eller mindre gratis, de fleste trafikksituasjoner kom der på løpende bånd.

– Men det kan vel være en fordel med å komme til en helt nyetablert stasjon?

– Så ubetinget, man får jo her muligheten til å styre stasjonsapparatet og forhold i tilknytning til dette inn i den bane man tror skal være den riktige. For å si det litt forenklet, her ligger ingen gamle vaner og hindrer.

På den annen side, er jo det faglige miljøet på en såvidt liten og ny stasjon naturlig nok tilsvarende begrenset. Ved en større og veletablert stasjon er det lettere å be om råd når det trengs.

– Har du støtt på noen spesielle problemer?

– Bare omlag halvparten av de innkalte kjøretøyene møter opp for kontroll. Dette skaper i høyeste grad problemer for utnyttelse av stasjonens personell.

Et annet problem er det relativt store antall ulovlige bilverksteder innenfor vårt område. Det synes ikke å hjelpe med de advarsler som er gitt. Det må kanskje sterkere lut til.

– Er stasjonen nå fullt utbygget?

– Overføringen av 7-8000 kjøretøyer fra Harstadstasjonen, d.v.s. kjøretøyene fra



Bare omlag halvparten av de innkalte møter opp til kontroll, kjøretøykontrollør Odd Arne Andreassen har imidlertid fått "kloa" i en.

hele Troms Innland og Senja skal samles her, er ikke gjennomført ennå. Antar dette er iorden til nyttår. Dette medfører ikke så rent lite merarbeid, bl.a. vil vi få en merkbar øking av antall førerprøver. Nå får vi da samtidig styrket personalsituasjonen, så dette går nok bra. Men for en publikumsgruppe blir nok forholdene kanskje forverret.

— Og det gjelder?

— Forsvaret har en høy kapasitet når det gjelder å bringe fram førerkortkandidater til kl. 2. Allerede idag klarer vi ikke å ta imot alle, vi må henvise til hjemstedet og når så forsvaret på Setermoen som hittil har soknet til Harstad, blir overført hit, da antar vi servicen for disse blir dårligere.

— Noe du mener kunne forbedres innen ditt felt her i distriktet?

— Det er praktisk talt ingen opplærings-tilbud for motorsykelister her. Bare 1 sykkel er til disposisjon for skolene her og dette er altfor lite. Dette ser vi stadig når motorsyklister fra de mere perifere strøk skal avlegge førerprøven. De har jo aldri øvet seg i trafikken og mange mestrer den da selvsagt uhyre dårlig.

— Hjertesak i trafiksikkerhets-spørsmål?

— Trafiksikkerhet er så mangt. Vi i biltilsynet prøver så langt råd er å bidra innenfor de feltene vi er satt å forvalte. Men det er et felt det for meg synes at det satses for lite på her i distriktet — det er å skille de gående og syklende fra biltrafikken.

Så sa stasjonssjef Helge Skagseth som ellers er imponert over kjøretøyparkens standard her, spesielt synes det å være mye godt utstyr i lastebilsektoren.

KVAR GÅR EIENDOMSGRENSA MELLOM OFFENTLEG OG PRIVAT GRUNN LANGS VÅRE RIKS- OG FYLKESVEGER?

Problema omkring utstrekning av tidlegare vegområde (gammal vegbredde) er ofte ikkje så heilt enkle å finne ut av. Gaute Kydland har teke dette opp i "Vegstikka" nr. 2-1975 og nr. 2-1976.

Det er vel kanskje på tide å friske opp temaet, og kanskje kome med nokre utfyllande kommentarer.

Også i tidlegare tider var reglane nokså greie for kva som skulle ervervast av grunn ved bygging/utbedring av offentlege vegar. Vi skal kome tilbake til desse reglane nedanfor.

Men til tross for at reglane er greie, er det ofte problem med å finne ut av dette, særleg på grunn av tre forhold:

1. Vi veit ikkje *nøyaktig* når vegen vart bygt/utbedra.
2. Vi veit ikkje *korleis* vegen var bygt/utbedra.
3. Vi veit ikkje korleis grunnervervet var ordna mellom kommunen (som stod for grunnervervet før 1964) og grunn-eigarane.

Med bakgrunn i dette må vi ofte ta standpunkt til den gamle vegbredda på nokså svakt grunnlag, og dette resulterer gjerne i at vi kun hevdar eigeomsrett til minimumsbredda, d.v.s. til den bredda vi er sikker på å kunne dokumentere.

DEI GAMLE REGLANE 1: ANLEGGSPROFIL FINNS.

Dersom vi har anleggsprofil frå sist det var anleggsarbeid på vegen, hevdar vi eigeomsrett til vegen med grøfter, skjæringer og fyllinger slik anleggsprofilen viser, og etter 1912 med eit tillegg på 0,75 m ut frå topp skjæring/fot fylling. Alle mål skal takast horisontalt.

Eksempel 1: Vegen var bygt i 1898, hadde ei planeringsbredde på 3,25 m, fyllingsutslag på nedsida var 2,5 m og grøft + skjæring på øvre side var til saman 3,75 m.

Vegvesenet eig da $3,25 + 2,5 + 3,75 = 9,5$ m

Eksempel 2: Vegen var bygt i 1924, hadde ei planeringsbredde på 4,0 m, fyllingsutslaget på nedsida var 3,0 m, og grøft + skjæring på øvre side var til saman 3,5 m. Vegvesenet eig da $4,0 + 3,0 + 3,5 + 0,75 + 0,75 = 12,0$ m

DEI GAMLE REGLANE 2: ANLEGGSPROFIL FINNS IKKJE

Dersom vi ikkje har anleggsprofil, men veit planeringsbredde, hevdar vi eigeomsrett *kun* til planeringsbredda dersom vegen var bygt/utbedra før 1912.

Frå 1912 til 1938 hevdar vi eigeomsrett til planeringsbredde — 2,0 m til kvar side.

Frå 1938 til 1964 hevdar vi eigeomsrett til planeringsbredda — 2,75 m til kvar side, og etter 1964 hevdar vi eigeomsrett til planeringsbredda — 3,0 m til kvar side.

Alt dette er *minimumsbredder* som er i samsvar med reglane som gald for Troms fylke.

- Eksempel 1: Vegen var bygt i 1905 med ei planeringsbredde på 3,75 m. Vegvesenet eig da 3,75 m.
- Eksempel 2: Vegen var bygt i 1931 med planeringsbredde på 4,5 m. Vegvesenet eig da $4,5 + 2 + 2 = 8,5$ m.
- Eksempel 3: Vegen var bygt i 1947 med planeringsbredde 4,5 m. Vegvesenet eig $4,5 + 2,75 + 2,75 = 10,0$ m.
- Eksempel 4: Vegen var bygt i 1964 med planeringsbredde 4,5 m. Vegvesenet eig da $4,5 + 3 + 3 = 10,5$ m.

FERDIGVEGSKARTA – ARKIV

Etter at grunnseksjonen vart oppretta (og delvis før), er det teke opp ferdigvegkart av ca. 400 km riksveg og ei mindre strekning fylkesveg. Disse karta viser *nøyaktig* kva som er erverva. Karta er distribuert til alle vegmesterkontora i fylket.

Det meste av gammalt arkivmateriale som dokumenterer gamal vegbredde, fins inne ved vegkontoret, og vi som steller med dette bistår gjerne med å finne dette materialet så langt vi kan.

VED GRØFTERENS SÆRLIGE PROBLEM

Når det så gjeld det praktiske arbeide ute, så er det nok eit faktum at vi på store deler av vegnettet arbeider utafor det som i si tid var ervarva.

Dette går særlig på vedlikeholdet av vegen – så som grøfting, skifting av stikkrenner o.l. – alt nødvendig arbeid som må gjerast.

Vi kan kanskje få det inntrykket at mange grunneigarar er vanskelelege, det hender f.eks. at vi vert nekta å renske grøfter.

Men situasjonen er vel tvert imot den, at det store fleirtalet av grunneigarar viser nokså stort tolmod med vegvesenet.

EIT GODT NABOFORHOLD MÅ VI HALDE PÅ

Som sagt er det vel særleg ved grøfterens at problema oppstår. Dersom slikt arbeid gjer at vi må gå ut over den gamle skråninga, og soleis gjer oss bruk av privat grunn, bør vi spørre vedkomande grunneigar om lov, så sant han bor slik at det er råd å få tak i han.

Dessutan bør vi utføre arbeidet så skånsomt som muleg, og pusse opp slik at det ser velstelt ut når arbeidet er gjort.

Desse grunnreglane er særleg viktige dersom vi arbeider på dyrka mark eller i nærleiken av bebyggelse.

Som nabo betrakta, er vegvesenet i ei særstilling. Det er tvilsomt om andre naboar kunne tillate seg det som vegvesenet ofte gjer, utan at våre naboar finn grunn til å reagere. Uansett utstrekninga av gamal vegbredde, bør vi legge oss i selen for å beholde dette privilegiet.

RASTEPLASSTUDIER I MELLOM-EUROPA OG NOKON TANKER OM TILHØVA HEIME

Ved et innfall, søkte eg i vinter på eit stipend utlyst av Nordisk Vegteknisk Forbund, (kunngjort bl.a. i Kontorstikka) dette resulterte i ei 2-ukers studiereise til Mellom-Europa, sier avdelingsingeniør Bjarne Otterdal. Føremålet var å studere rasteplasser i land som "ER ANSETT SOM AVANSERT PÅ OMRÅDET". (Sitat frå utlysinga av stipendet)

Vi var fire stykker som fekk stipendet saman, og opplegget for studiet var heilt fritt, og derfor opp til oss.

I løpet av planlegginga av reisa, sjølve reisa og tankevirksomhet etter reisa, har vel begrepet rasteplasser vorte skifta ut med det noko vidare begrepet *servicetilbod*. Dette siste begrepet er også nytta i arbeidet med revisjonen av langtidsplanen for Statens Vegvesen (sjå nedanfor).

Vi var altså fire som la i veg ut i det ukjente. To oversiktsplanleggarar frå Hedmark vegkontor med forfedrer godt forankra i kornåkrane i Odalen, ein frå vedlikeholdskontoret i Vegdirektoratet med interesse for franske spesialretter og brevandring, og altså underteikna, som er heimehørande i grunnseksjonen.

Vi leigde ein Opel Rekord stasjonsvogn på Hamar og køyrde 6000 km på kryss og tvers i Mellomeuropa. Vi var innom Danmark, Vest-Tyskland, Østerrike, Italia, Sveits, Frankrike og Sverige, og vi vart nokså sløve etter kvart.

Dei første dagane registrerte og fotograferte vi alt av rasteplasser, men slike aktivitetar avtok raskt etter som dagane gikk. Likevel fekk vi eit nokså godt inntrykk av situasjonen m.h.t. slike servicetilbod i store deler av Vest-Europa.

DEI VIKTIGASTE VEGANE PRIORITERAST

Felles for dei landa vi var i, er at det er bygt ut eit nokså regelmessig og godt servicetilbod langs dei viktigaste vegane

– det vil stort sett seie motorvegar av høg standard. For kvar 10–20 km var det rasteplass m/toilett. For ca. kvar 50 km var det eit noko større anlegg med bensinstasjon, og for kvar ca. 100 km eit "hovedanlegg" med bensinstasjon og kafeteria/restaurant. Anlegga var vanlegvis to-sidige, dette i staden for å bygge dyre over/underganger over motsatte kjørefelt på motorvegen.

Langs det sekundære vegnettet er derimot tilbodet heller dårleg, d.v.s. omlag som i Norge. Det fins enkle rasteplasser med benker og bord. Toilett finns omtrent ikkje, og forsøplinga var til tider nokså ille, særleg litt utafor sjølve rasteplassen.

SERVICETILBODA/ANLEGG GIKK INN I PLANLEGGINGA

Vi hadde tre møter med vegfolk på turen. Det første møtet var med motorvegseksjonen kantonen Zurich i Sveits. Det andre med ein planleggingsseksjon for autobahn i Bonn i Vest-Tyskland, og det tredje møtet var med folk frå motorve plankontoret/amtsvegkontoret i Aarhus i Danmark.

I alle desse tre møta fekk vi forklart at servicetilbod/serviceanlegg var lagt inn som ein del av planlegginga på motorvegnettet, og gjekk inn som ein del av anlegget også med tanke på grunnverv, anlegg og seinare vedlikehold. På det sekundære vegnettet var oppfatninga den,



Motorvegen fra Brennerpasset nedover dalføret mot Bolzano i Italia svinger seg i svære viadukter i fjellsida – mil etter mil

at det ikkje var behov for slike serviceanlegg, rett og slett fordi all fjerntrafikk – d.v.s. trafikk med mål over 50-100 km borte – all denne trafikken går på motorvegar, der altså serviceanlegga er bra utbygd.

VI KOMMER ETTER

Overfører vi så dette til norske forhold, kan det være greitt å ta utgangspunkt i dei signala vi har fått frå sentralt hold. Emnet er som nevnt berørt i *Retningslinjer og Informasjon – Revisjon av Langtidsplan for statens vegvesen – NVP 1982-85 og 1986-89*.

Eg skal få sitere frå avsnittet: *“Spesielle servicetiltak”* på s. 61. Sitat: *“Vegdirektoratet mener nå at det kan være grunn til å oppmuntre til økt engasjement på dette området”* – sitat slutt.

Og lenger nede på s. 61:

“Det er flere forhold ved vegvesenets engasjement på dette området som ikke er avklart. Dette gjelder kriterier for vurdering av behov for rasteplasser, parkeringsplasser i tilknytning til utfartsområder, hvileplasser for tungtrafikken osv., utstyr til rasteplasser, herunder også behovet for toiletter, kostnaddeling osv”.

Det er med andre ord ting på gang her. Og dette går vel på at vegvesenet ikkje lenger berre skal bygge og drive vegnettet vårt, men også ta del i arbeidet med å løyse andre samfunnsproblem. Eit særlig problem i så måte langs vegane er for-søpling.



Naturvern og ressursøkonomi hand i hand i dei Østeriske Alpene. Klorkalsiumsekker brukt til søppeltømming.

No veit vi at vegvesenet alt tek del i dette arneodeta Vo jar eot mett av raste-plasser også i dag, og desse treng både et-tersyn og vedlikehold. — Det er m.a.o. særleg vedlikeholdsavdelinga her i fylket som til no har hatt føling med dette arbeidet.

Men vi må rekne med å engasjere oss enda sterkare i framtida, og ein gong vil også dette arbeidet bli ein del av det dag-lege virket for heile vegetaten i fylket.

KVAR KAN VI TIL DØMES STARTE?

Eit konkret og aktuelt eksempel: Skibotn-dalen er kanskje det mest belasta utfarts-området her i fylket. Storfjord kommune har teke del i arbeidet med søppeltøm-ming og renovasjon dei siste åra, i alle fall under påskeutfarten. Etter det eg forstår vil ikkje kommunen lenger ta del i dette arbeidet.

Den øverste delen av dalen er alt idag merka av forsøpling, og det kan fort bli verre.

Følgjande luftslott kan bøyte på dette: I samarbeid mellom kommunen, vegvesenet og Statens Skoger (som grunneigar) vart det utarbeid planer for eit større campinganlegg øverst i dalen (f.eks. på det vat-net som Kraftforsyninga fyller att med tunnelmasser, eit par kilometer vest for Per-skogen). I anlegget bør inngå oppstillings-plass for campingvogner, vanlege camping-hytter, kafeteria og sanitæranlegg. Grunn-lagsinvesteringane i planlegging, veg, vatn og kloakk vert gjort av vegvesenet/kom-munen. Deretter vert retten til å drive campinganlegget lyst ut på anbod. I an-bodsdokumenta må det inngå vilkår for å få drive anlegget. Slike vilkår er krav til utstyr/utrustning, krav til opningstider og krav til reinhold/vedlikehold. Ved på denne måten å kombinere eit camping-anlegg med forretningsdrift, vil dei øko-nomiske uttellingane for stat/kommune bli minimale, samstundes som det offent-

lege får kontroll med drifta gjennom vil-kåra i anbodsdokumenta.

Så langt luftslottet.

IKKJE BARE STUDIAR — TURISTEN VAR OG MED

Men litt tilbake til studiereisa. I tillegg til det faglege, var det sjølvsagt også artig å oppleve Mellomeuropa som turist. Tysk-erane som vertsfolk er noko heilt anna enn som turistar her i landet. Dei yter god service, og Vest-Tyskland er framfor alt eit billeg land å feriere i. Vi var innom vintersportsstader som Garmish, Seefeld, Innsbruck, St. Moritz, Chamonix og Grenoble — alle med fordums vinterleg jubelbus i norske ører. Dalføret frå Innsbruck over Europa-Brucke og Bren-ner-Passet til Bolzano i Italia var stuva fullt av kommunikasjonsårer. Den gamle hovedvegen i dalbotn, motorveg i svære viadukter oppe i dalsida og jernbanen som snodde seg imellom. Dei om-reisande landsbymarkeda i Nord-Italia var eit artig og malerisk skue, og i Chamonix opplevde vi hang-gliding frå toppen av Mt. Blanc.

På tampen fekk vi så med oss Mosel-dalen i Vest-Tyskland med sin berømte Mosel-vin, varierende i kvalitet frå kabi-nett til 6 kroner flaska, til Auslese mit Predikat til henimot 40 kroner. Men vi kom altså vel tilbake etter ein litt hard men likevel artig tur.

SERVICE — FORTSATT EIN OPPGÅVE FOR VEDLIKEHOLDET

For å avrunde det heile, kan det være naturleg å stille spørsmålet om kven som bør ta arbeide med slike serviceanlegg — i den utstrekninga vegvesenet får meir med dette å gjere enn vi har hatt til no. Vedlikeholdet har gjort ein del til no, og det er vel naturleg at denne avdelinga også i framtida får ein sentral plass. Det kan nok diskuteras om eg var den rette til å få eit slikt stipend, men underleg nok var det visstnok berre eg som søkte her frå fylket. Det er truleg at konkurransen om slike stipend vert større i framtida.

AUKSJON

Det var folksomt ved sentralverkstedet i Nordkjotsbotn den 10. november i år.

Og noe utenom det vanlige — i allfall for vegvesenet i Troms — var i gjære. Det var bebudet auksjon. Et stort utvalg ut-rangert materiell skulle under hammeren. Og her var det også samlet potensielle kjøpere fra hele fylket. Ja, her var folk helt fra Hammerfest i Finnmark.

Mindre saker var lagt ut til beskuelse i vegvesenets plashall og utenfor sto bl.a. varevogner, kompressorer og brakker i rad og rekke og ventet på sin videre skjebne. Listen over tilbudene stanset ved salgsnr. 115.

En spent og humørfyllt stemning rådet. Det var salg- for menn. Auksjonarius Arne Holmlund fra Narvik hadde stemmen i be-hold, budene gikk villig og vegvesenets eiendeler havnet etter hvert i de forskjel-lige hender.

Entreprenører, små bedrifter, skrap-handlere og enkeltpersoner så nytte i mangt av de utlagte saker.

— Fram med lommeboka —
Oluf Reiersen fra Kvænangen.

Gi bud! Gi bud!

Oppmøtet var godt og kjøpelysten stor.



Her er noe av det som gikk ut:

hvilebrakke	kr.	3100,-
kokeplate m/2 plater	»	20,-
Michigan hjullaster	»	22000,-
skadet plastbåt 16"	»	720,-

Salget foregikk mot kontant betaling og denne auksjonen innbrakte vegvesenet vel kr. 146.000,- i kontanter.

Alt ble solgt — og alt forhåpentligvis til kjøperne og vegvesenets tilfredshet.

SØRSTRAUMEN BRU — RAPPORT NR. 5

Vinteren har nå begynt å gjøre seg gjeldende. Kulde og bitende vind er daglig kost og ekstra følbart for de som arbeider på brua. Men arbeidet skrider likevel jevnt og trutt fremover.

Kontrollingeniør Schefte forteller at det i kontrakten med entreprenøren var satt opp en værskala. For hver uværsdag kunne entreprenøren beregne seg kr. 1500,-. Men på grunn av den reviderte byggetiden med anleggsslutt i 1980 falt dette ut og i prinsippet er det dermed ikke noe som heter dårlig vær i Sørstraumen.

På Sørstraum-siden er nå sidespennene utført og brua på denne siden regnes som ferdig på land. Et av hovedfundamentene er ferdigstøpt og brua begynner å ta form over straumen. Det entreprenøren nå satser på er snarest mulig å komme igang i høyden og starte med fritt frembygg.

Den før omtalte kabelbane over straum-

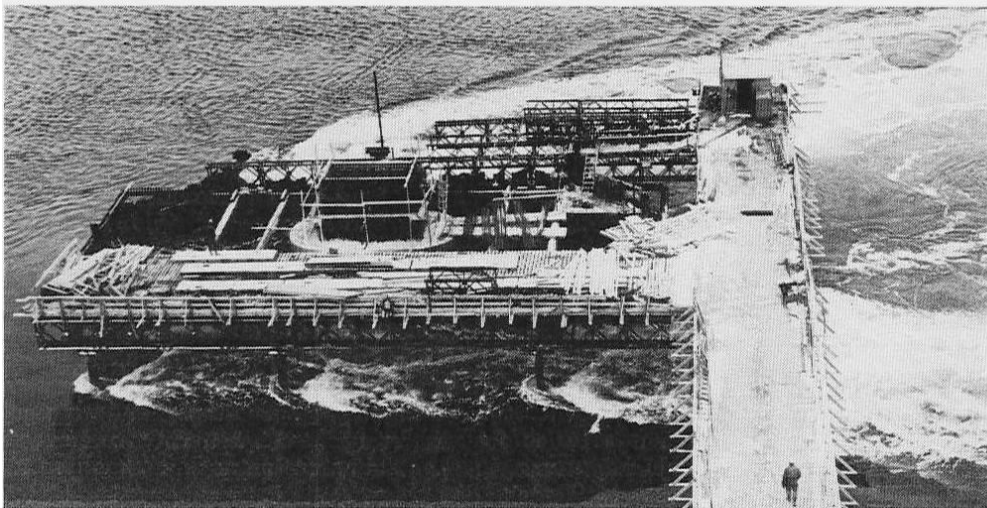
en er i full virksomhet. Og nå når arbeidet på Nordstraum-siden er startet opp for fullt, fraktes både materiell og arbeidere rskt over. Tårnene for banen står på kuleledd. Det som fraktes kan settes ned hvor det måtte trenges.

Arbeidsbrua på denne siden regnes ferdig til jul. Her er landkaret og en av søylene under støping.

Før arbeidet med det andre hovedfundament settes igang må det foretas en del grunnundersøkelser. Og den velkjente "Kainogjengen" vil da være på pletten med sine instrumenter. Dette for å avklare om det også blir behov for peling under dette fundamentet.

Mest sannsynlig at det blir det, slutter Schefte.

Dette har ikke noe med oljetårn i Nordsjøen å gjøre. Et av hovedfundamentene er ferdigstøpt og står nok støtt selv om straumen presser på.



BRUNE VEGSKRÅNINGER

De av dere som i sommer har observert vegpartier med brunsvidde skrånninger, og lurt på årsaken, skal nå få forklaringen på dette.

Vegvesenet har i år, som en prøve, fått et østnorsk firma til å foretakjemisk busk- og krattbekjempelse. Behandlingen er to-årig og blir foretatt med godkjente kjemikalier som har lav giftighetsgrad.

Grunnene til at Vegvesenet nå prøver nye veger innen busk- og krattbekjempelse er dels økonomiske, og dels ønsket om en lengre virkningstid etter behand-

lingen. Pr. idag har all bekjempelse blitt foretatt maskinelt. Dette er både arbeidskrevende og kostbart.

For at de negative virkningene skal bli minst mulig, må de parsellene som skal behandles være relativt nyklipte. En unngår da i stor grad det "brunsvidde" inntrykket sprøytingen etterlater.

Innen jordbrukskretser hilses tiltaket velkommen og vi utelukker ikke at et samarbeid kan komme på tale når vi har høstet litt mere erfaring.

På Sørstraum-siden regnes brua som ferdig. Bildet er tatt fra en luftig tur i gondolen. Tårnet rager 65 m i været.



NYTT FRA ADMINISTRASJONEN

Tiltredelse vegkontoret:

Kjell Vang tiltrådte som tekniker ved planavdelingen 30.10 d.å.

GunnEriksen er engasjert som tegner ved samme avdeling fram til 15.4. -79.

Tiltredelse ved biltilsynet:

Kontorassistent Karin Nyvoll er inntatt som ekstrahjelp ved biltilsynet i Tromsø.

Førstesekretær Kari Bottolfsen er ansatt som leder ved kontorseksjonen ved biltilsynet i Tromsø.

Avdelingsingeniør Randulf Kristiansen er ansatt som leder av trafikkseksjonen ved biltilsynet i Tromsø.

Avdelingsingeniør Tore Sæternes er ansatt som leder av kjøretøyseksjonen ved biltilsynet i Tromsø.

Tiltredelse i utedriften:

Asbjørn Fagerli er ansatt som mekaniker (vikar) ved vegsentralen i Nordkjosbotn.

Torstein Pettersen er ansatt som oppsynsmannsassistent i nord-fylket og vil tiltre 11.12. d.å.

Disse vil fratre med pensjon ved årsskiftet:

Kristian Larsen, Gibostad.

Alfon Isaksen, Storsteinnes.
Arne Johnsen, Meistervik.
Bjarne Johannessen, Ramfjordbotn.



Med 60 års dag:

Meier Nilsen, Gausvik 15.11.
Alf Andreassen, Botnhamn 30.12.

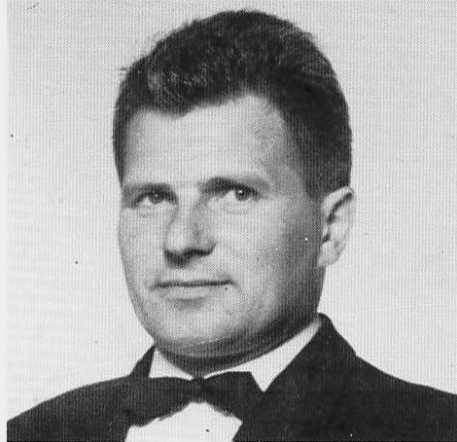
Med 50 års dag:

Torleif Thomassen, Nervatn,
Sjøvegan 13.12.

DØDSFALL

Odd Karlsen døde 10. oktober, bare 43 år gammel. Han var født i Storfjord og hadde vært ansatt i entreprenørfirmaet Nils Meland A/S i omlag 10 år før han ble ansatt i vegvesenet i juni 1977. Han begynte da som vedlikeholdsarbeider i område 9 – nærmere bestemt på Reinøya i Karlsøy – hvor han hadde overtatt et lite gårdsbruk. Han så derfor nå fram til å kunne tilbringe mere av sin fritid sammen med familien, men slik skulle det ikke bli.

Med Odd Karlsens bortgang har vegvesenet mistet en god medarbeider.



FERJESAMBANDET STORNES – BJØRNÅ

i Rv. 867 ved Harstad og som også betjener Alvestad i ytre Grytøy har ofte stor trafikk.

Oppstillingsplassen synes ved spesielle turer å være altfor liten. Bilkøen som strekker seg innover Rv. 867 mot Ervik tar det meste av vegbanen på denne smale vegen som vi ser av bildene hvor vi også ser vegmester Olav Nilsen demonstrere forholdene.

Planavdelingen tok for seg dette problemet i høst og har utarbeidet en planløsning for utvidelse av oppstillingsplassen. Arbeidet vil søkes utført til våren.



HARSTAD VEGSTASJON – SMÅNYTT

Vegmerkemaling er særlig brannfarlige saker. Ved vegstasjonen på Åsegarden har en tatt konsekvensen av det og opp et eget bygg til lagring av vegmerkemalingen. Lageret er bygget inn i bakken og på taket vil det bli satt opp et gelender. Bygget rommer også plass til lagring av diverse annet utstyr.

Arne Nilsen kan gjøre siste hånd på verket – Her er det tilfluktsrom.

Vegmester Olav Nilsen viser fram nyhuset for lagring av bl.a. vegmerkemaling.

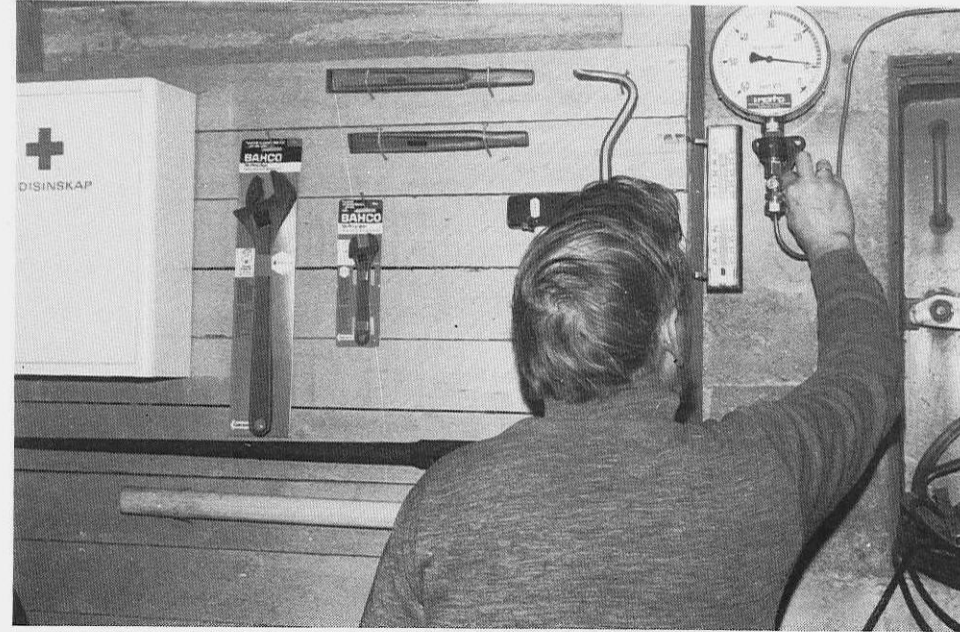


Videre er sivilforsvarets påbud om forskriftsmessig tilfluktsrom etterkommet. Tilfluktsrommet er utstyrt med toalett, tykkluftsanlegg, førstehjelpsutstyr og diverse småredskaper. Det er inngang til rommet fra verkstedhallen.

Ellers står nå inngjerding for tur. Før dette skjer kan ikke området gis et skikkelig utseende med grønt-areal, beplantning – sauene har nemlig funnet seg altfor vel til rette her hittil.

Erna Nilsen, ikke ukjent navn i skisporet, gir spiserommet en omgang med såpe og vann.

– og oppsynsmann Torkild Torstad demonstrerer trykkluftsarrangementet i tilfluktsrommet.



PREMIERTE FORSLAG

Arnold Henriksen, Laksvatn og Simon Sletten, Bardu har hver for seg gjort innhugg i premiebingen.

En tang til å ta borkjerneprøver med og et forslag til forbedring på støvsamler fant samarbeidsutvalget var så gode at de fortjente premier. Sistnevnte forslag vil også bli oversendt det sentrale bedømmelsesutvalg i Vegdirektoratet med forslag om ytterligere premiering.

Vi gratulerer!

Arnold Henriksen, Laksvatn fikk kr. 1000,- i premie for en tang som benyttes til å ta borkjerneprøver opp av vegbanen med. Tidligere da man tok kjerneprøver av asfalt hadde man store vanskeligheter med å få prøvene opp fra vegbanen. Det ble helst brukt to skrutrekkere eller spiker, så behovet for et mere egnet utstyr var til stede. Prøvene ble også ofte skadet ved bruk av denne type redskaper. Borkjertanga er derfor et sikkert redskap for å få uskadede prøver opp. Endel tid spares også i og med at en slipper å tenke på at man skader prøvene. Tanga er laget av en

prøvesylinder som er splittet og påsveiset håndtak.

Simon Sletten, Bardu fikk kr. 1500,- i premie for et forslag til forbedring på Star Dust støvsamler. Forbedringen består i at det er laget en særskilt vannutskiller av stålrør med avtapping i bunnen, og uttak for flere støvsamlere. Denne plasseres på borstedet i passende avstand fra støvsugerne, og tilkobles spritdoserer og slangen. Denne vil da ikke fryse, og man slipper å dra med seg denne slangen rundt sammen med borhammeren. Dette forslaget er prøvet ved veganlegget Brandvoll — Sjøvegan i fjor vinter.



Forslagsstilleren til høyre sammen med Knut Thune. Vannutskilleren (merket med kryss) er den nye forbedringen på støvsamleren.



Arnold Henriksen med borkjertanga.

HVA GJØR DU NÅ, PENSJONIST?

Det er mange som tenker for lite framover – til den tid kommer da man skal over i pensjonistenes rekke. Har man ikke interesser ut over sitt daglige arbeide – ja da må man skaffe seg dem og det så tidlig som mulig.



Slike har jeg levert fra Lofoten i syd til Alta i nord, sier Andres Bergli.

Det er tidligere vegvokter Andres Bergli fra Storsteinnes som sier dette. Og det tror han mange kan underskrive på – enkelte har dessverre vansker med å få dagene til å gå.

– Jeg har alltid likt å håndtere sag og høvel og allerede i ungdomstiden skaffet jeg meg visse kunnskaper om dette gjennom et 11 ukers snekkerkurs. Det var litt finsnekring som man sier, som interesserte meg mest. Men tiden i vegvesenet tillot ikke i særlig grad å drive denne hobbyen min. Litt "grovsnekring" ble det da likevel, husene her, boligen, uthus og garasje har jeg bygget og senere flikket litt på.

– Men nå får du utløp for disse evner i snekkerier?

– Ja, nå driver jeg ofte her i denne snekkerbua som egentlig var garasje. Det er en fin hobby og tempoet bestemmer jeg selv. Riktignok tar jeg imot bestillinger, men det blir nå levering på mine egne betingelser. Det har mest gått i små møbler, som krakker, benker, skap og lignende, oftest i en slags hyttestil om du vil. Noen ganger lager jeg likegodt flere av samme sort mens jeg alt holder på, de går unna de og.

– Er det folk fra stedet som kjøper disse?

– Du vil i dag finne disse sakene mine fra Lofoten i syd og til Alta i nord, det kommer seg vel mest av at kjøperne ellers har forbindelser på stedet her, som f.eks. slekt og venner.

– Noen planer framover?

– Må få litt bedre skikk på denne snekkerbua, kunne nok tenke meg det, ja.

– Hvordan ser du på tiden i vegvesenet, nå når du har fått den litt på avstand?

– Kunne ikke tenkt meg å velge en annen arbeidsplass om jeg skulle ha få be-

gynt på nytt igjen. Riktignok kunne det være litt av et slit i gamle dager å stå dag etter dag å lesse grus på lastebilen med spaden. Men så skiftet da arbeidsoppgavene, de var mangfoldige og jeg har vel vært innom de aller fleste arbeidsfelt både i anlegg og vedlikehold i de 30 årene jeg holdt på. Selvom nok det kroppslige slitet og de lange arbeidsdagene på anleggene før i tiden kunne tære på kreftene, så synes jeg tiden som vegvokter var mere stressende. Denne tiden måtte du alltid være i beredskap og utrykking kunne det bli både på helligdager og nattetid. Tross alt, det var et allsidig arbeide du aldri kjedet deg med.

– Sa Andres Bergli tilslutt og forsvant inn i snekkerbua igjen.



. . . . Litt trangt er det jo her i snekkerbua mi – må se og få gjort noe med det.

INSTRUKS FOR TIPPMANN (KONTROLLØR)



I forbindelse med nylig inntruffet uhell ved tipp av fyllmasser på veganlegg, vil vi her gjenta arbeidstilsynets instruks for tippmann:

1. Tippmann må aldri stå plassert bakom lastebil, dumper og lignende kjøretøy når det rygges.
2. Tippmann må være utstyrt med lysreflekterende arbeidsklær.
3. Tippmann må plassere seg i god posisjon når han skal anvisse tippstedet, d.v.s. i sikker avstand fra kjøretøy og plassert slik at sjåfør til enhver tid kan se tippmann under rygging.

4. Faste signaltegn må nyttes av tippmann når han anviser kjøretøy under rygging til tipp-plass. Signaltegn som blir forstått, og om sjåfør er kjent med, gir større sikkerhet.

Denne instruks er inntatt i vernemappen som nr. 21.

Det kan opplyses at vår tjenestemann som ble skadet ikke fungerte som kontrollør på tippet, men utførte annet arbeid i nær tilknytning til tipp-plassen. Arbeidere som nødvendigvis har arbeidsoppgaver nær tipp-plass må spesielt være oppmerksomme. Der tippmann benyttes bør denne også påse at andre arbeidere ikke oppholder seg så nær tippet at ulykker kan oppstå.

VEGVESENETS LANGTIDSPLANLEGGING

I tiden 31. oktober til 1. november 1978 ble det arrangert en regional LTP-konferanse i Bodø der representanter fra Vegdirektoratet, Nordland, Troms og Finnmark møtte for å diskutere felles problemer og hvordan man skulle legge opp arbeidet for å løse disse. Konferansen skilte seg fra de to som har vært holdt tidligere (Fauske og Tromsø) ved at det var vegkontorene som hadde valgt emnene, og at en av vegsjefene hele tiden sto personlig for ledelsen av konferansen.

Mens de to første konferansene var av det mange vil betegne som teoretiske, ble denne litt for jordnær. Det vil si at man alt for ofte lot seg friste til å diskutere dagens situasjon uten å se framover i tiden hvordan man burde forholde seg med tanke på å løse aktuelle problemene.

På konferansen ble følgende emner tatt opp til debatt:

Standard valg/prioritering, avkjørselspolitikk/avkjørselsprogram, driftsformer, akseltrykk og vegdekkessituasjonen/vegfundamentets oppbygging.

Under debatteringen av de enkelte emnene kom det fra, at informasjon mellom fylkene enda er å betrakte som mangelfull, og resultatet ser man lettest i grenseområdene der vegruter går gjennom ett eller flere fylker. Her kan det påvises at fylkene ikke har hatt de samme intensjoner, og derfor ikke prioritert på samme måte.

For å få slutt på dette forholdet i grenseområdene mellom fylkene, ble det enighet om å tilrå at så snart et fylke skal gjennomføre tiltak i grenseområdene, det være seg vegutbedring, avkjørselregulering, akseltrykknedsettelse, vektkontroll m.m., så skal dette fylket ta kontakt med nabofylket for å orientere om det/de tiltak som skal iverksettes, samt forvise seg om at man ikke baserer seg på ulike forutsetninger med hensyn til det/de aktuelle tiltak.

På konferansen ble det til slutt vedtatt at neste LTP-konferanse skal legges til Finnmark, og forutsetningen er at den skal avvikles i løpet av 1979.



Ivar Engen som tippmann.

•• VEG · SPORT ••

TROMS MED PÅ "HALLINGKASTET"

År som i fjor deltok vegfolk fra Troms på håndballturneringen på Gol i Hallingdal. Det var 17 forventningsfulle og glade vegfolk som dro fra regn og kulde til Sør-Norges sol og sommer.

På Fornebu ble vi hentet med to biler fra Buskerud vegkontor. Turen gikk fra flyplassen og opp langs Tyrifjorden til Hønefoss, hvor en del nødvendige innkjøp ble gjort. Turen gikk herfra langs R7 forbi Krøderen og opp til Nesbyen.

I Nesbyen hadde vi en liten stopp og her fikk vi se hvordan Norges eneste "gatetun", var blitt laget og hvordan det virket. P.g.a. dårlig tid her fikk vi ikke det store inntrykket av "gatetunet", men etter det vi kunne forstå av våre sjåførere, var dette et vellykket foretagende.

Fra Nesbyen gikk turen videre opp til Gol, og det var en noe trøtt og sliten gjeng fra nord som kom fram hit etter en reise på 7-8 timer. Vi var faktisk ikke framme på Gol før ca. kl. 14.00 og det var bare en time til herrelaget skulle spille første kampen.

Da vi var et noe redusert lag i forhold til i fjor, hadde vi ikke noen mulighet til å klare å hamle opp med Telemarks herrelag. Vegskrapa fra Troms ble rett og slett overkjørt med hele 19-6 i åpningskampen, og vi måtte bare resignere. Det skal her nevnes at Telemark virkelig tok turneringen alvorlig og det var ikke noen tilfeldighet at nettopp de vant turneringen i herreklassen.

Neste lag som var i aksjon var vårt damelag og de spilte også mot Telemark. Spillet i den kampen bar tydelig preg av tilfeldigheter og samtidig som vårt damelag ikke hadde konsentrasjon i orden, ble det

nok desverre tap her også. Vi hadde også "frimerke" på vår beste damespiller og bare det gjorde sitt til at laget ikke fikk vist hva vi vet de kan. Vi kan vel takke vår keeper for at resultatet ikke ble mere enn 3-0 i Telemarks favør. Det eneste som nå gjensto var oppladningen til de andre to kampene som skulle gå lørdagen.

Resten av dagen gikk med til å se seg rundt for de som ikke hadde vært på Gol før. Middag og avslapning hørte også med, før turen til Pelles dancing startet senere på kvelden. Noen benyttet seg også av hotellets kombinerte bar, basseng og solarium. På Pelle dancing var det dans til langt på natt, og det var vel ikke alle som stilte i like godt slag til første kamp lørdag.

Herrelaget skulle i ilden allerede lørdag morgen kl. 09.30, og motstander her var Rogaland. De hadde også spilt mot Telemark og tapt 15-4 så vi hadde ikke tapt på forhånd da vi entret banen. Vi hadde jo også et tap fra Sogndal å hevne, så stemningen var på topp, selv om det var en del "skallebank" ute og gikk. Vi tok snart føringen i kampen og viste iallefall at vi kunne spille håndball. På det meste hadde vi en 3 måls ledelse, men da det nærmet slutten røynt det kraftig på og da fløyta gikk for full tid var stillingen 7-6 i vår favør. Gleden var stor over å iallefall ha vunnet en av våre to kamper, så for herrelagets del startet festen allerede ved 10-tiden lørdag formiddag.

Senere på dagen skulle vårt damelag i ilden igjen, og motstander var igjen Telemarks damelag. Dette høres kanskje litt rart ut, men for å få ett lag videre til semifinale så måtte arr. gjøre det på den måten.



— ikke flere mål her —, mener våre damer i forsvarsposisjon.

Det var stor stemning i salen da vårt damelag entret banen, og spesielt var det en del supportere fra Sogn og Fjordane som hadde lagt sin elsk på de to nordligste fylkers damelag, så i tillegg til våre egne, så støttet disse også godt opp i heiagjengen.

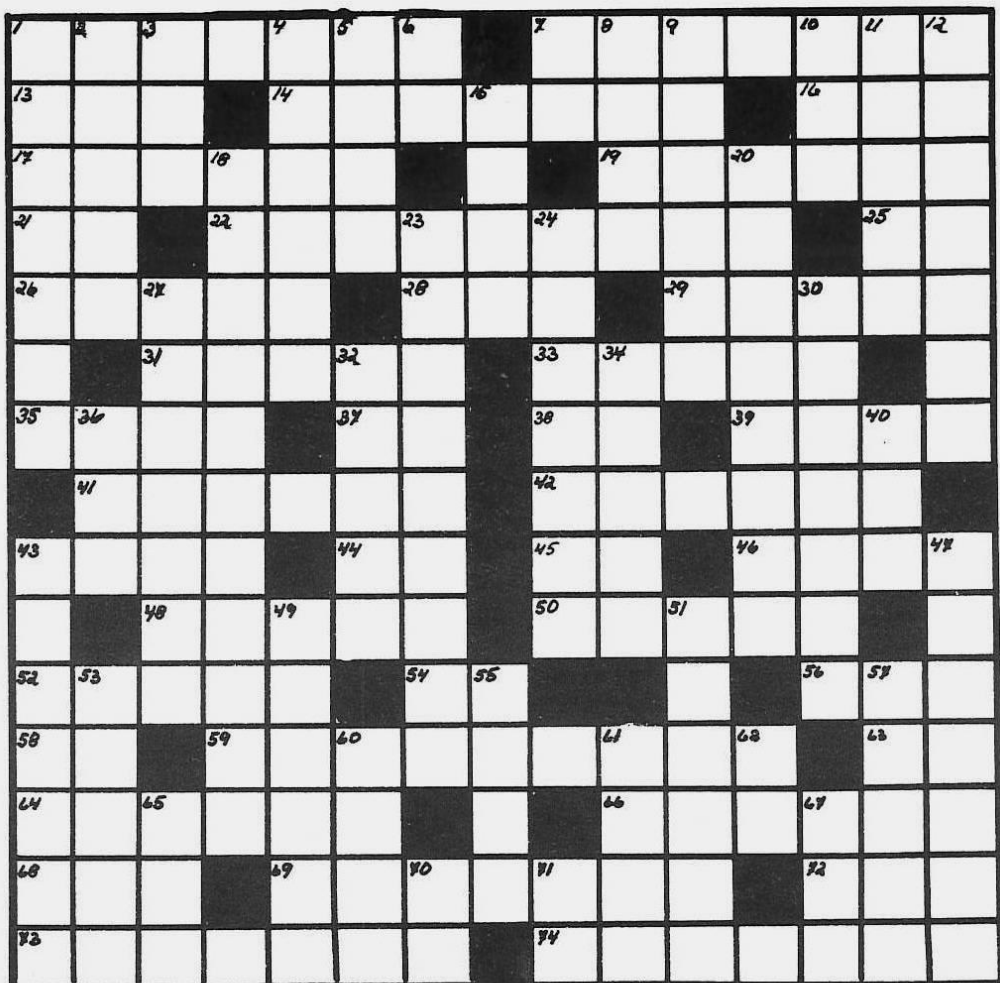
Våre damer kjempet innbitt men da ingenting så ut til å hjelpe, måtte vi bare resignere her også. Da fløyta gikk for full tid, var stillingen 3-1 i Telemarks favør, så damene våre klarte iallefall å score ett mål. Telemarks damelag ble til

slutt nr. 3 i turneringen, og måtte se både Sør- og Nord-Trøndelag foran seg, med sistnevnte som vinner i dameklassen.

Det som gjensto nå var banketten og her må vi få si at det var vel aldri noen tvil om hvem som kom til å vinne den. Begge lag fikk tildelt diplom for hederlig innsats, og ble ønsket velkommen til neste år. HØST-STORMEN på Gol var m.a.o. vellykket, og vi ser fram til neste års turnering.

Reiseleder'n.

KRYSSORD



Navn:

Adresse:

Løsningen må være sendt "Vegstikka", Vegkontoret, Postboks 615, 9001 Tromsø, innen 15. januar 1979. Merk helst konvolutten med "Kryssord".

Lodd i pengelotteriet er premiene.

Vannrett:

1. Gammeldags jordbruksredskap.
7. Trylleord (flertall).
13. Formuende.
14. Etterlignet.
16. Føle.
17. Kortene.
19. Observere.
21. Grammofonplate.
22. Ikke åpne.
25. Nynorsk pronomen.
26. Terreng.
28. Multinasjonalt selskap.
29. Hylene.
31. Ikke uttalt.
33. Svi I
35. Norsk forlag.
37. Tresort.
38. Krok.
39. Ildsted.
41. Dokumentere.
42. Åndrikhet..
43. Drikk.
44. Svell!
45. Månefase.
46. Kvinnenavn.
48. Slapphet.
50. Kongelig stol.
52. Forfatter av indianerbøker.
54. Natrium.
56. Flokk ryttere.
58. Månefase.
59. Ikke øverstbefal.
63. På biler i Kristiansand.
64. Gikk sakte.
66. Arbeider med naturvern.
68. Taulengde
69. Statsinntekt.
72. Kjøle.
73. Bihandling.
74. Fugl.

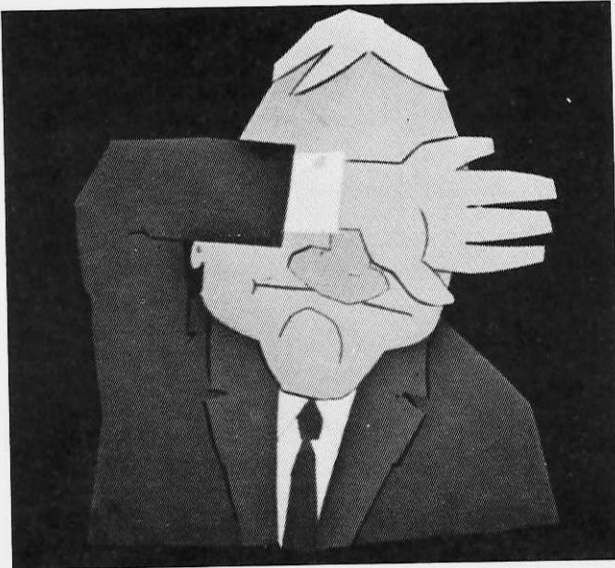
Loddrett:

1. Slaven.
2. Skjære
3. Forhenværende.
4. Blomst.
5. Varsel.
6. Yte.
7. Øyne.
8. Mannsnavn.
9. Minnesmerke.
10. Næring.
11. Konjunksjon.
12. Handle.
15. Luftig bolig.
18. Rettsting.
20. Oppvarteren.
23. Arg.
24. Kan en vulkan være.
27. Norsk dalføre.
30. Konserver!
32. Landskap i det gamle Egypt.
34. Blomster.
36. Musikkinstrument.
40. Kveise.
43. Skandinav.
47. Kraftstasjon i Ofoten.
49. Norsk operasangerinne + (Bjørnstjerne Bjørnsons svigerdatter).
51. Guddomssvar.
53. Vegkledning (omvendt).
55. Men.
57. Heltedikta.
60. Materiale.
61. Bringe til verden.
62. Landsorganisasjonen.
65. Kvinnenavn.
67. Tau.
70. Drikk.
71. Harselas.

VI ER ALLE VORDENDE PENSJONISTER

Vi blir jo litt eldre
som årene går,
og det kan nok ingen forhindre
Men vanskeligheter
i eldre år
kan kanskje bli noe mindre!

Vi lærer i livet
at alt som skal skje
bør forberedes i tide.
Og alderdom bør ikke
være av det
man tankeløst skyver til side!



Vet du at en 70-åring i Norge har gjennomsnittlig 12 år igjen å leve?
Man har altså en framtid som pensjonist!
De fleste legger planer for en tre ukers sommerferie. Men tenker vi egentlig
noe særlig på alle de årene man skal leve som pensjonist?
Etter pensjoneringen vil de fleste også få minst 8 timer mer fritid
hver eneste dag.
Tiden kan kanskje falle lang hvis man ikke har noe fornuftig å fylle den med?

Fellesutvalget for forberedelse til pensjonsalderen.



Med litt ekstrautstyr på en Brøyt gravemaskin har vi fått en ypperlig sak for nedsetting av rekkverkstolper – Ingfred Andersen kontrollerer.

god jul og
godt nytår

