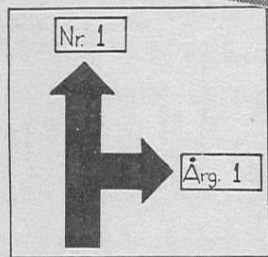
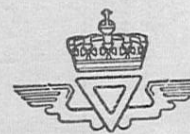


Vegs ikka



Juni 1969 -



VELKOMSTORD

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS

Nr. 1 juni 1969.

INNHold:

	Side 3	Velkomstord
	" 4	Fra tanke til realitet
	" 6	Administrasjon og organisasjon
Redaktør: Førstesekr.	" 7	Vegvesenets virksomhet 1968
Olve Reiersen	" 8	Og så var det dengang
	" 9	Fører kortforskrifter
Redaksjonsutvalg:	" 10	Fagbrev
	" 12	Sprengstoffkurs avviklet
Overing. Eilif Os	" 13	Fra vernefronten
Overing. Herleiv Solberg	" 18	Veg-sport
Overing. Odd Bardal	" 22	Bedriftslegeordning
Kontorsjef Einar Skagen	" 23	Grunnlagsregulativet
Avd.ing. Gunnar Berntsen	" 24	Personalia
	" 25	Hold Norge rent
Utgiver: Vegkontoret i Troms.	" 27	Ferien 1969

Navnet "Vegstikka" er utpønset av avdelingsingeniør Gunnar Berntsen og kontorassistent Unni Olsen og satt på papir av avdelingsingeniør Bjørn Stiberg, mens forsiden ellers er stjålet. Den vil imidlertid bli beholdt inntil vegetatens egne folk kan finne på noe like bra eller helst bedre. Vi tar imot forslag.

Alle vi som har vårt virke i vegvesenet, ville ved et tilbakeblikk måtte medgi at det er skjedd en tildels stor forandring i etatens hele virksomhet.

Vegprosjektets planlegging kan idag for eksempel skje ved hjelp av flyfoto-grafering og databehandling, eller om en vil, istedenfor å gå ut i terrenget for å planlegge, tar en terrenget med inn på kontoret.

Veganleggsdriften er blitt helt revolusjonert ved bruk av avanserte sprengningsmetoder og en utstrakt mekanisering. Mye av det menneskelige slitet ved anlegg er idag overtatt av maskiner. Sangen for steinen eller i fjellskjæringene er borte og erstattet med et øredøvende orkester fra kompressorer og lastere.

Vegvedlikeholdet er heller ikke sluppet fri og maskiner er tatt i bruk i stadig større utstrekning. Det kjente bilde av vegvokteren med sin grusrive er snart en saga blott.

Maskinavdelingen er kommet som en ny gren på stammen og med sine spesialister tar de seg av forvaltningen av vegvesenets mangeartede maskiner.

I takt med utviklingen har det vært nødvendig å endre det administrative opplegg innen etaten. Den største endring kan vel sies å være at en gikk over fra en geografisk inndeling til den såkalte funksjonsdeling. De nye regnskapssystemer bør forsåvidt også nevnes.

Kort sagt vegvesenet igår og idag er slett ikke det samme, men det er heller ikke den enkeltes kontakt med det som skjer innen den store bedrift som vegvesenet er blitt idag. Informasjon og orientering har på mange felter ikke fulgt med utviklingen.

På bakgrunn av det som her er nevnt og av et lenge følt savn om et kontaktorgan, har så ideen om en bedriftsavis med stadig større tyngde meldt seg.

Det er derfor med spesiell glede at vi idag ønsker bedriftsavisen "Vegstikka" velkommen som en intern informasjonsavis for vegvesenet i Troms, idet vi håper at den vil innfri de forventninger vi har stillet til den.



Bj. Haugmann

fra tanke til realitet

Nå foreligger den, "Vegstikka", endelig får en vel si.

Ideen om en bedriftsavis for vegvesenet i Troms kan vel flere ganger ha dukket opp i tankene hos mange av oss, men vi får vel gi en blomst til Samarbeidsutvalget som i et av de siste møtene mente at nå burde vi gjøre alvor av dette.

Det har tatt noen tid å omsette tanken i handling, men nå er vi da her, forhåpentlig er vi kommet for å bli. Vår hensikt er å formidle "vegstoff" av lokal og almen art til alle grupper innen etaten i vårt fylke.

La oss håpe at denne avisen kan få alle våre yrkesutøvere til å føle seg nærmere knyttet til etaten og til hverandre, til vår store "familie", og at den gode og lette tone som igrunnen alltid har preget vegvesenet også vil fortsette i framtiden, upåvirket av funksjonsdeling og spesialisering.

Avisen er først og fremst ment å være et informasjonsorgan, men vi vil også prøve å satse på reportasjemessig og historisk stoff og vi skal heller ikke glemme humoren. I det hele alt som har tilknytting til vegvesenet. Avisen vil på denne måten etterhvert også kunne få en viss historisk verdi.

Det burde ikke være stoffmangel, men det vi er en smule redd for er hvordan vi skal få fram alt det vi har på hjertet. Vi er så optimistisk å tro at alle vil være med å hjelpe til med å holde avisen i gang. For de som av en eller annen grunn ikke selv kan komme med ferdige manuskripter, er løsningen å gi redaksjonen tips om stoffvalg. Vi vil jo gjerne vite lesernes ønsker.

Men lønns- og arbeidstidsspørsmål lar vi ligge. Det overlater vi til administrasjonen og organisasjonene.

Vi går heller ikke av vegen for å sakse stoff fra aviser og tidskrifter. Så ta bare saksa fatt, vi mottar gjerne utklipp, men sørg for at de blir pent behandlet, helst uten brett og oppgi hvor klippet er hentet fra. Trykkmetoden gjør det nemlig mulig å gjengi slike ting fotografisk, hvis trykket er tydelig.

Gode fotografier og tegninger er også morsomme innslag, men sørg for å ha kopi selv. Tegninger bør være utført i tusj eller i noe

som gir særlig tydelige streker. Formatet skal dere ikke tenke på, vi ordner det slik at det passer inn i avisen.

Vi tar sikte på å la "Vegstikka" komme 4 ganger i året, mars, juni, september og desember.

Redaktør og redaksjonsutvalg finnes oppramset på side 2. De er oppnevnt av vegsjefen og er ment som en midlertidig stab. For å dele litt på arbeid og ansvar med avisen, er det bestemt at redaktør og deler av redaksjonsutvalget skal skiftes ut hvert år. Den avgående redaktør trer automatisk inn i redaksjonsstaben for neste periode. Vi vil etterhvert trekke flest mulig yrkesgrupper inn i denne staben, noe vi tror vil være givende for avisen og deres utvikling.

Neste nr. kommer i september. Bidrag til dette bør være i redaksjonen innen 1. august 1969, sett i gang.

Adressen er: Vegkontoret i Troms, Bedriftsavisen, 9000 Tromsø.

Vi unner oss et smil først

SLAKTETID

En dag innløp en skademelding på en vegarbeider som hadde stukket seg med kniv under slakting.

Skader pådratt utenfor vegvesenets arbeidstid skal som kjent ikke registreres i vår skadestatistikk.

Meldingen ble derfor returnert og med denne påtegning: "Feil adresse prøv heller Nord Norges Salgslag".

LÆREPENGE

En brøyter i Nord Troms hadde lenge forarget seg over at folk satte syklene langs brøytekanterne. Dette hindret brøytingen ikke så lite og en dag bestemte han seg for å gi en sykkeleier en alvorlig lærepenge. Han ser en sykkel pent oppstilt mot brøytekanter, gir ekstra god fart og snø og sykkel fyker over kanten og bortover jorden.

Uheldigvis tilhørte sykkelen brøyterens kone som var ute på nabobesøk, men som den humørfylte kar sjåføren er, tok han episoden med en skrallende latter.

Administrasjon og organisasjon

Mange av de som ikke direkte er knyttet til administrasjonen av vegvesenet, kan vel være noe usikker på hvordan vegvesenets organisasjonsapparat er bygget opp og hvordan det hele virker i praksis. Vi skal i dette og de påfølgende nr. av avisen forsøke å gi en orientering om disse forhold.

Vegloven trekker opp de store linjer i apparatet. På toppen sitter Stortinget for riksvegene og fylkestinget for fylkesvegene. Det er disse folkevalgte organer som bestemmer hvilke veger som skal bygges og hvilke større vegutbedringer som skal igangsettes. De samme sørger for at de vegarbeider som de mener skal utføres, tildeles penger. Bevilgningene gis til de bestemte veganlegg og de forlanges brukt etter den fordeling som er gitt.

Når Stortinget har gjort sine vedtak, pålegger Samferdselsdepartementet Vegdirektoratet å gjennomføre disse. Vegdirektoratet på sin side overlater oppdragene til fylkenes vegkontorer. For fylkesvegene gir fylkestinget gjennom fylkesmannen vegkontorene tilsvarende oppdrag.

Eventuelle bevilgninger til mindre vegutbedringer er det overlatt vegkontoret ved vegsjefen å bestemme bruken av.

Men hvordan kommer alle vegkravene fram til Storting og fylkesting?

Det starter gjerne med at et distrikt som er uten veg eller har særlig dårlig veg setter fram sitt krav til kommunestyret. Også enkeltpersoner kan gjøre det. I kommunestyret er det gjenstand for den første vurdering. Finner kommunen at kravet er berettiget og at dette vegprosjektet berører tilstrekkelig antall innbyggere (normalt ikke under 150 personer), sendes det til fylket med kommunestyrets anbefaling.

Her blir det pånytt behandlet og da som i Troms fylke, vanligvis i forbindelse med utarbeidelse av kommunikasjonsplan. Det blir vurdert i sammenheng med denne planen og i forhold til andre vegkrav.

I kommunikasjonsplanen får det sin prioritering og etterat fylkestinget har gjort sitt vedtak, har en fått en viss peiling om hvordan utsiktene for dette veganlegget er. Berører anlegget under ca. 800 personer, er det fylkets sak å finansiere utbyggingen.

Fylkestinget bestemmer da når det skal tas opp til bevilgning og det retter seg i sin alminnelighet etter det byggeprogram som er fastlagt i kommunikasjonsplanen, men her kan spesielle forhold gjøre seg gjeldende fra år til år.

Er befolkningen som sokner til vegprosjektet over ca. 800 personer anbefaler fylkestinget det tatt opp som riksveganlegg. Da sendes saken til Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet som igjen legger den fram for Stortinget til avgjørelse. Stortinget prøver også så godt som mulig å holde seg til de kommunikasjonsplaner fylkestinget har godkjent.

Vegvesenet trer inn i bildet allerede før saken overlates fylkestinget. Det blir anmodet om å uttale seg om kostnadene for prosjektet og også om terrengforholdene. Når fylkestinget har vedtatt at vegen skal bygges, setter en igang med å utarbeide detaljerte planer og mere nøyaktige kostnadsoverslag.

For riksveger skal planer og overslag være utarbeidet og godkjent av Vegdirektoratet før Stortinget tar stilling til bevilgning til anlegget.

Dette var i hovedtrekkene hvordan saksbehandlingen er før Storting og fylkesting gir sin tilslutning til prosjektet og foretar de nødvendige bevilgninger.

Vi skal i de neste nr. gå litt nærmere inn på organisasjonsforholdet innen vegvesenet og spesielt innen vegvesenet i Troms fylke, hvordan de forskjellige funksjoner er bygget opp og hvordan de virker og også komme inn på hvem som stiller med hva.

vegvesenets virksomhet 1968

I beretningen fra vegsjefen om virksomheten i Troms fylke i 1968 finner vi at

- det til anlegg og utbedringer av riksveger ble disponert kr. 30,5 mill., til fylkesveger kr. 7,2 mill., tilsammen kr. 37,7 mill.
- det til vedlikehold av riksveger medgikk kr. 17,9 mill. og til fylkesveger kr. 11,7 mill., tilsammen kr. 29,6 mill.
- høyeste sysselsetting hadde vi i februar måned med 779 mann, laveste i august med 504 mann, med et gjennomsnitt på 578 mann pr. måned.

- det i anleggssektoren ble utført 618.000 timeverk og i vedlikeholdet 463.000 timeverk, tilsammen 1.081.000 timeverk
- sentralknuserverket i Tyttebørvik i Lyngen ble startet 20. juni og produserte i alt 67.200 m³ grus
- det ble grovplanert 30,6 meter på riksveganlegg og 19,2 meter på fylkesveganlegg tilsammen 49,8 meter
- 88,5 km veger, hvorav 29,5 km riksveger og 59,0 km fylkesveger ble avlevert
- det i Troms fylke ved utgangen av året var 1.487,8 km riksveger 1.578,4 km fylkesveger og 724,2 km kommunale veger tilsammen 3.790,4 km offentlige veger
- vegvesenet la 7,0 km nye asfaltdekker og 61,4 km oljegrusdekker på riksvegene
- det dermed er 74,1 km asfaltdekker og 189,6 km oljegrusdekker på fylkets riksveger og 7,7 km asfaltdekker på fylkesvegene
- motorvogntransporten med ferjene bare økte med 0,9 % i forhold til trafikken i 1967. Årsak, kald sommer og de nye ferjetakstene?
- ved utgangen av året var det til vegkontorets administrasjon foruten vegsjefen knyttet 10 ingeniører, 10 konstruktører og teknikere, 2 tegnere, 29 merkantile tjenestemenn og at det i distriktet var plassert 31 oppsynsmenn og 15 oppsynsmannsassistenter og kontorister.

og så var det dengang

Den første beretning om vegvesenets virksomhet i Troms fylke finner vi i Tromsø amtstings forhandlinger for 1917 og gjelder budsjetterminen 1915-16.

Vi kan ikke motstå å gjengi at administrasjonen dengang besto av 3 ingeniører og 1 kontorist og at det dessuten var benyttet 1 høyskolestudent og 1 sersjant som ekstra-hjelp i tilsammen 3-4 måneder.

I avsnittet om vedlikeholdet heter det at samtlige vegvoktere har kun fungert i sommersesongen, fra snøløsnings-

begynnelse til senhøstes, med en årlig virketid på omkring 100 dager og til en lønn av kr. 3,50-5,00 pr. dag. Og at vedlikeholdet hadde sine problemer dengang også, ser vi av følgende:

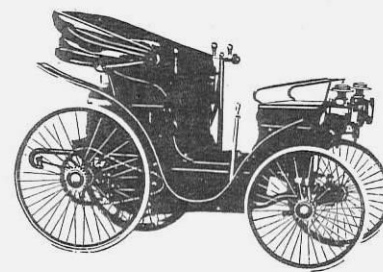
"Paa grund av stor og indbringende foretagsomhet paa fiskeriets og andre omraader har det i det hele vært meget vanskelig at skaffe den nødvendige leiede hjelp til vedlikeholdet. Enkelte paakrævede utbedringsarbeider har som følge herav maattet utstaa. Skal forholdene vedvare eller utvikle sig paa samme maate, turde det bli nødvendig at gaa over til at benytte naturalarbeide i den utstrækning veiloven gir adgang til, -hvor usmakelig end en saadan foranstaltning kan synes."

Anleggsdriften sees å ha vært begunstiget med ialt kr. 153.000,- til hovedveganlegg og det heter videre bl.a.:

"Til bygdeveianlegg var for budgetaaret 1915 bevilget av amtstinget kr. 13.000,- der i forening med statsbidraget kr. 4.000,- utdeltes som bidrag 1/3-1/2 fordelt paa ikke mindre end 42 anlegg."

Det høres beskjedent ut. Men det skjedde da noe den gang også, for samme år ble det avlevert ikke mindre enn 38 km nye veger. Etter dette kunne vegvesenet skilte med 581 km hovedveger og 240 km bygdeveger i Tromsø amt som det da het.

FØRERKORTREGLER



Det er kanskje på sin plass å minne om at forskriftene for førerkort betinger at det fra 1. april 1969 kreves førerkort av klasse 2 for å kjøre lastebil med totalvekt over 7500 kg. Likeså skal alle som kjører f.ek veghøvel, hjullaster, dumper, snøfreser, i det hele tatt motorredskap med hastighet over 10 km/t, ha førerkort av klasse 1.

FAGBREV



Om enn noe forsinket, vil en på denne måte gratulere de av vegvesenets verkstedarbeidere som har avlagt og bestått prøven som fagarbeidere. Prøven ble avlagt ved Nord-Troms Yrkeskole i juni 1968, og omfattet gruppene motorreparatører og stålkonstruksjonsarbeidere.

Tilsammen 14 mann gikk opp til prøven og samtlige klarte den.

Kandidatene fordeler seg slik på de to gruppene:

Motorreparatører.

Gunnar Kvien, Nordkjosbotn
Birger Sivertsen, Nordkjosbotn
Ola Kristiansen, Nordkjosbotn
Åsmund Gausdal, Storslett
Arne Hansen, Ervik
Odd Einaasen, Ervik
Kåre Fagerli, Kvesmenes

Magne Hansen, Nordkjosbotn gikk samtidig opp til fagprøve i elektrisk sveising, og besto prøven med godt resultat.

Samtlige prøver ble arrangert ved Nord-Troms yrkeskole, under kontroll av en prøvenemnd, oppnevnt av Tromsø formannskap.

Som prøveobjekt for motorreparatørene benyttet man en veghøvel, en kompressor og en stasjonær dieselmotor. Oppgaven besto hovedsakelig i å foreta full overhaling av motorene. Deltagerne måtte samtidig vise at de kunne bruke forskjellige målinstrumenter, at de hadde kjennskap til tillatte toleranser o.s.v.

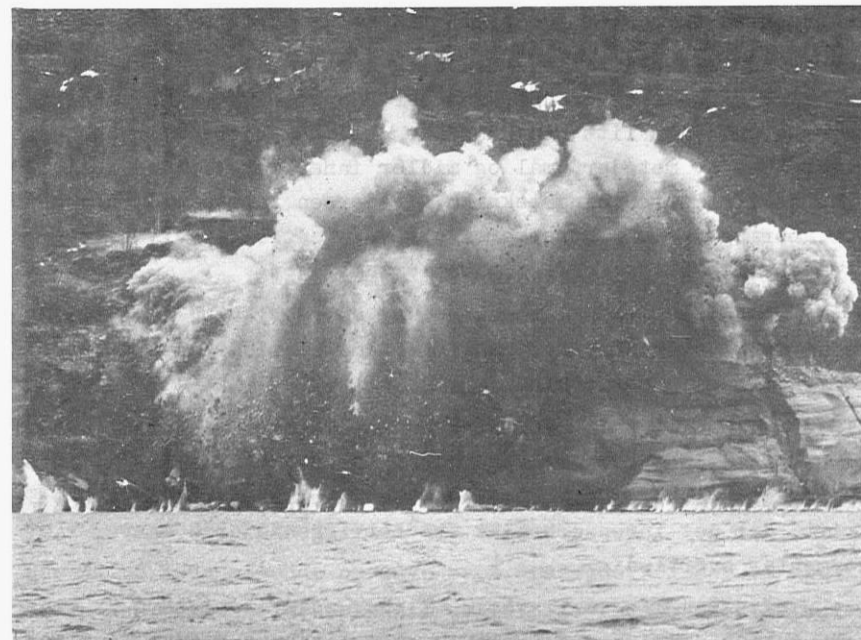
For stålkonstruksjonsarbeiderne var det meningen å benytte vanlige snøploger som prøveobjekt, men dette ble ikke godkjent av prøvenemnda.

Stålkonstruksjonsarbeidere.

Nic. Enoksen, Burfjord
Magne Hansen, Nordkjosbotn
Arne Nilsen, Ervik
L. Hemmingsen, Ervik
Hedly Richardsen, Kvaløysletta
Oddm. Olsen, Kvaløysletta

Det ble derfor bestemt at de skulle forarbeide hver sin dekksluke (lukekarm med hengslet luke) etter tegning fra Tromsø Skipsverft.

Selv om samtlige besto prøven fikk nok ikke fagbrevet den lønsmessige betydning for alle, som de vel hadde regnet med. Det viser seg nemlig, ifølge siste overenskomst, at fagbrevet ikke gir noen lønsmessig fordel for de som har mellom 2 og 14 års tjenestetid. Men dette er en annen side av saken.



Storsalve ved anlegget Skibotn-Løkvoll i 1967, 3300 bormeter, fyllt med 7.200 kg sprengstoff sender 10.000 m³ fjell avgårde.

Sprengstoffkurs avviklet

For å styrke vår stab av skytebaser i anleggs- og vedlikeholdsavdelingene i Troms ble det i dagene 5., 6. og 7. mars i år avholdt et kurs i fjellsprengningsteknikk. Kurset var det 4. i sitt slag her i fylket og fant denne gang sted på Vollan Gjestestue i Nordkjosbotn. I alt deltok 17 mann med representanter fra Harstad i sør til Lyngen i nord.

Som kursinstruktører var vi så heldige å få ing. Bjørge og ing. Torp fra Norsk Sprengstofindustri A/S, Oslo samt ing. Pedersen og bormester Nordtømme fra Atlas Copco A/S i Narvik.

Kursdagene ble både interessante og lærerike for deltagerne, men også slitsomme for dem, som for Bjørge & Co. I en sterkt engasjerende, om litt provoserende stil tok Bjørge for seg hele komplekset av metoder, mål og midler innen det vi idag kaller moderne fjellsprengningsteknikk. Pedersen fulgte godt opp med bor, bormaskiner, kompressorer o.s.v., med islett av "Skipper'n" og andre filmklipp for å muntre forsamlingen.

Etter at de to første kursdagene var vel avviklet, foregrev de to firmaer begivenhetenes gang og holdt en middag for deltagerne som en hyggelig avslutning.

Siste dag ble både instruktører og kursdeltagere stablet i buss og befordret til Larsbergstunellen i Lyngen. Påmontert hjelm og øreklokker fikk forsamlingen et lite innblikk i moderne tunell-drift, der det intense bråket fra borryggen gjorde enhver kommentar overflødig.

Etter tilbakekomsten til Vollan fikk kursdeltagerne "den siste olje" i form av gode tips fra Pedersen, hvoretter kurset ble erklært avsluttet med ønske om en god reise hjem for hver især.



Nordisk Vegteknisk Forbunds 10. kongress i Oslo

7/6 - 11/6 1969

I kongressen deltok fra Troms overingeniørene Herleiv Solberg og Odd Bardal.

Under kongressen ble det åpnet en utstilling kalt "Veg 69" omfattende alt utstyr som trenges for planlegging, bygging, drift og bruk av veger.



Husk, medisinkisten skal være fylt

FRA VERNE FRONTEN

Skadestatistikken for 1968 vedkommende vegvesenet foreligger. Troms fylke kan i likhet med 1967 oppvise flere skader pr. arbeidet time enn noe annet fylke. Dette har medført 1024 fraværsdager som pr. arbeidet time gir oss nest dårligste plassering blant landets fylker.

Nå spiller det ingen rolle hvor på statistikken vi plasserer oss, målet må være færrest mulige skader med minst mulige skadevirkninger. Og at en god del skader kan unngås og andre igjen begrenses, er det vel ikke tvil om.

Ser vi på nedenstående oppgave over årsakene, finner vi at 73 % av skadene skyldes farlige handlinger, slike årsaker som hver enkelt av oss i stor utstrekning kan være med på å eliminere. Å innta farlig arbeidstilling eller -plass synes å være en dominerende årsak og det skyldes vel i stor utstrekning ubetenksomhet. Det er vel en medvirkende faktor for de fleste farlige handlinger, unntatt herfra er unnlatelse av å bruke personlig verneutstyr. Når slike handlinger forekommer er det vel igrunnen uvilje mot bruk av hjelm, briller, m.v. som er den direkte årsak. Alle er enige om den beskyttelsesverdi slikt utstyr har. Men hvorfor bruker vi det ikke?

F.eks. hjelmen. Er den ubehagelig? Nei, sier de som bruker hjelm hver dag. En vinterdag skal være temmelig kald hvis de vindtette innleggsluene av gabardin m/flanellsfor ikke er tilstrekkelig mot kulden. Og i solsteken er hjelmene behageligere enn hvilket som helst annet hodeplagg. For ikke å snakke om når det regner, enten det regner stein eller vann.

Det hele er nok en vanesak. La det derfor bli en vanesak å ta hjelmen på, å bruke den som arbeidslue. Noen vil kanskje le litt, men det vil de vel gjøre uansett hvilket uvanlig hodeplagg som bæres, til å begynne med.

Selv om bare 27 % av skadene skyldes farlige forhold, må vi ikke slå oss til ro med det. Kan disse, 27 % eller noe bortimot dette, forsvinne ut av statistikken, så er det vunnet en hel del. Det er risikable anordninger og/eller dårlig orden som dominerer. Og denne årsaksgruppe kan igjen være skapt av farlige handlinger.

Også de farlige forhold kan hver enkelt av oss i mange tilfelle være med å rette på. Ved å gjøre vår nærmeste overordnede oppmerksom på farene, kan vi bidra med å øke sikkerheten. Verneombudene vil kunne rettleie enhver om hvordan en ellers skal gå fram når en vil søke rettet på farlige forhold.

Og så litt statistikk bygget på skademeldinger fra vegvesenet over hele landet:



ÅRSÅK TIL SKADENE I 1968

FARLIGE HANDLINGER: 73,23%

Antall Prosent

1. Sette i gang, betjene, handle uten tillatelse, unnlate å sikre eller varsle	20	3,61
2. Handle i feil tempo	58	10,49
3. Gjøre verneutstyr virkningsløst	3	0,54
4. Uhensiktsmessig eller gal bruk av utstyr	31	5,61
5. Farlig lasting, lossing, stabling, plassering, blanding	21	3,80
6. Innta farlig arbeidstilling eller -plass	214	38,69
7. Arbeide på bevegelig eller farlig utstyr	10	1,81
8. Distrahere, erte, skremme	0	0,00
9. Unnlate å bruke personlig verneutstyr	48	8,68

FARLIGE FORHOLD: 26,77%

1. Dårlig vernet	3	0,54
2. Uten vern	10	1,81
3. Dårlig verktøy, utstyr eller materiale	15	2,71
4. Dårlig planlegging/dårlig konstruksjon, feil metode	37	6,69
5. Risikabel anordning/dårlig orden	70	12,66
6. Mangelfull eller feil belysning	7	1,27
7. Mangelfull ventilasjon	0	0,00
8. Uhensiktsmessige klær og mangelfullt personlig verneutstyr	6	1,09

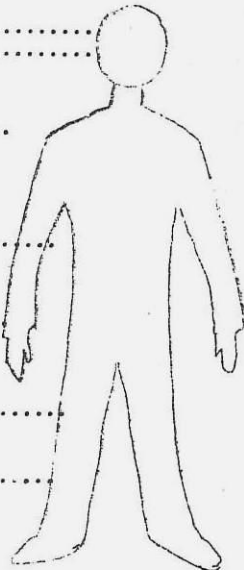
EKSAPTE ÅRSÅKER:

1. Klemme, skjære, kutte, hugge	27,46
2. Snuble, falle, gli, trå feil	24,85
3. Fallende gjenstander (ikke beh. av skadede)	11,56
4. Fallende gjenstander (beh. av skadede)	7,22
5. Utforkjøring, velt, kollisjon	6,94
6. Svikt i underlag, ras	5,78
7. Sprut	5,49
8. Roterende maskiner m.m.	5,49
9. Eksplosjon	1,16
10. Hoppe, løpe	1,16
11. Andre årsaker	2,89

ARBEIDETS ART:	Antall	Prosent
1. Boring	46	11,92
2. Knuserø, transportbelter, heiser m.m.	46	11,92
3. Transport (brøyting m.m.)	26	6,73
4. Håndtering, manuell (løfting, bæring m.m.)	68	17,62
5. Håndtering, maskinell (opplasting m.m.)	4	1,03
6. Sprengning, ladning	10	2,59
7. Rensk (sikringsarbeid)	21	5,44
8. Reparasjon av maskin og utstyr	30	7,77
9. Skogrydding	18	4,66
10. Forskalling, støping m.m.	13	3,37
11. Sveising, skjæring, sliping	15	3,89
12. Diverse (bl. a. gange fra - til)	89	23,06

SKADENES FORDELING PÅ KROPPEN:

	Antall	Prosent
Hode:	42	10,04
Øyne:	26	6,22
Kropp:	62	14,84
Armer:	31	7,41
Indre organer:	7	1,68
Hender:	95	22,73
Ben:	125	29,90
Tær:	30	7,18




Arbeidslederens

5 minutters verneprat

Alle som innlater seg på vernearbeide, oppdager snart, at det i bunn og grunn blir et forsøk på å påvirke folks mentalitet, prøve på å gi dem en ny innstilling overfor de tilstander og forhold som er medvirkende når ulykker kan skje. Det er altså oftest tale om en slags oppdragelse — oppdragelse av «voksne». Nå vet vi, at en som føler seg «voksen», han reagerer gjerne surt når noen kommer å vil lære ham noe. Den påtrengende «lærer» blir en «som tror han er noe». Og den tro vil den «voksne» gjerne beta ham, bl.a. ved ikke å bry seg noe om hva belæringen går ut på. Dette er ofte arbeidslederens situasjon. Denne må da finne en måte for å komme innenfor og omkring en slik innstilling, uten å fremkalle en slik reaksjon hos den «voksne». Det har denne arbeidslederen lært seg, bl.a. ved å nytte de gunstige leiligheter og måter til å drøfte med sine folk de mange måter en kan komme i klemme på.

R. Bl.

Å komme i klemme.



Det er underlig å tenke på hvor ofte vi må omskape ting, ved å bringe dem i klemme.

Vil vi endre formen for en papirbit, så må vi sett den i klemme mellom saksebladene. Vil vi ha et kortere stykke kabel, så må vi klemme kabelen mellom kabeltangens kjever.

Vil vi endre fasongen på et stykke jern, så må det tåle tunge slag mellom hammer og ambolt. Eller vi lar det skje mellom stempel og dyne i en presse.

Det hender dessverre at mennesker også får forandre fasong på lignende vis — ved å komme i klemme mellom ting i bevegelse. Men dette er ikke en husket eller nyttig forandring.

Det er en ustyrtelig mengde ulykker som skyldes at folk «kommer i klemme». De fleste maskinulykker er av denne art. Men denne gang tenker jeg mere på den art ulykker, som har noe til felles med det som skjer med jernstykket mellom sleggen og ambolten.



Det første jeg da tenker på er det som skjer når du kommer i klemme mellom en last i bevegelse og en fast bygningsdel som en søyle eller en vegg, eller en stasjonær maskin. La oss si at du er på vei inn i et område hvor tunge vognlaster er i bevegelse. Du tror du skal klare å presse deg forbi vognlasten og en nærstående søyle, og prøver det.

Det er alltid dumt å ta en slik sjans, for styringen kan være vanskelig eller ufullkommen, vognen kan svinge plutselig i uventet retning eller fart, og er i klemme mellom en tung last i fart og noe faststående hardt, som ikke vil gi etter. I slike tilfelle er det gjerne ens muskler og skjelett som gir etter. Overlat derfor den plass, hvor du kunne komme i klemme, til vognføreren som godt kan ha bruk for den.

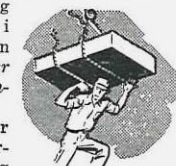
En annen art av slike ulykker går ut over dem som håndterer gods eller skyvetraller. Det hender at de holder hendene slik at disse kommer i klemme. Til det er å si, at hvis dere bruker de fremgangsmåter som vi før har gått igjennom for sikker håndtering av gods og traller, så skal dere klare å holde hendene sterke og hele for nyttig og morsomt bruk.

Så har vi en tredje art av slike ulykker — dem som gjerne har de alvorligste følger, de tilfelle da man kommer i klemme mellom, under, eller mellom noe fast, noe tungt i stor fart. Det er bl. a. tilfelle da en gjenstand under hiving ramler ned på en. Det er i slike tilfelle at verneregelen skal og må overholdes: *Gå eller opphold deg ikke under hengende last.*

Vi har altså først de ulykker som henger sammen med ufor-siktighet der hvor vogner og traller ferdes, og hvor snarveien mellom vogner og faste bygningsdeler alt for ofte blir en snarvei til fryktelig lemlestelse eller død. Man bør huske på at disse vogner er ment for bevegelse og har første kravet på den nødvendige plass for det.

I de siste tilfelle, da en kan komme i klemme under håndtering av gods, under stabling o.l. er det de vernerådgjerdet som vi før har behandlet som må iakttas. Skjer det så har vi sett at ulykkene uteblir.

Sørg for ikke å komme i klemme, hold deg hel og frisk, ta vare på fasongen.



VEG - SPORT

Vegvesenets bedriftsidrettslag "Veg" har nå 107 medlemmer.

Formann i inneværende år er Arne C. Olsen, Vegkontoret.

Laget må sies å være ganske aktivt og interessen er voksende innen flere idrettsgrener. Alle som har sitt yrke i vegvesenet i Troms fylke er velkommen som medlemmer og kan starte i bedriftsidrettskonkurranser over hele fylket. Medlemskontigenten er kr. 5,- pr. år.

MINIATYRSKYTING

En rekke av medlemmene har deltatt i skytekonkurranser i Tromsø siste vinter og de beste plasseringene ble:

Arrangør Håko:

Damer kl. I	Jorunn Winsnes	nr. 1	62 poeng
	Unni Olsen	" 3	58 "
Herrer kl. I	Ole Sandvik	nr. 7	73 poeng
	Wiktor Eriksen	" 7	73 "
kl. II	Torstein Kjærвик	nr. 11	73 poeng
kl. III	Jan Volden	nr. 1	83 poeng

Arrangør Tromsø Yrkesskole:

Damer kl. I	Jorunn Winsnes	nr. 6	76 poeng
	Edith Sandvik	" 8	69 "
Herrer " I	Arild Teigen	" 8	74 "
	Arne C. Olsen	" 11	73 "
" II	Gunnar Berntsen	" 3	83 "
	Torstein Kjærвик	" 7	79 "
kl. III	Jan Vollen	" 5	83 "

I lagkampen ble "Veg" nr. 3 i dameklassen og nr. 7 i herreklassen.

Arrangør BP-klubben:

Damer kl. I	Jorunn Winsnes	nr. 2	58 poeng
Herrer " I	Wiktor Eriksen	" 3	79 "
	Arne C. Olsen	" 11	72 "
kl. II	Svein Liland	" 5	81 "
	Torstein Kjærвик	" 9	79 "
kl. III	Jan Vollen	" 3	85 "

Arrangør Tromsø Sparebank:

Herrer kl. I	Wiktor Eriksen	nr. 4	78 poeng
	Arild Teigen	" 11	73 "

kl. II	Gunnar Berntsen	nr. 1	85 poeng
	Torstein Kjærвик	" 3	79 "
kl. III	Jan Vollen	" 3	85 "

Arrangør "Veg":

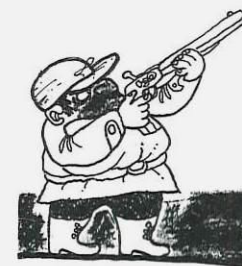
Damer kl. I	Jorunn Winsnes	nr. 3	44 poeng
	Unni Olsen	" 4	43 "
Herrer kl. I	Ingolf Furuholmen	" 5	74 "
	Bjørn Stiberg	" 10	69 "
Herrer kl. II	Gunnar Berntsen	" 5	79 "
	Torstein Kjærвик	" 7	78 "
	Ingolf Hansen	" 7	78 "
kl. III	Jan Vollen	" 3	84 "

I kretsmesterskapet ble det disse plasseringene:

Damer kl. I	Edith Sandvik	nr. 4	59 poeng
	Jorunn Winsnes	" 5	58 "
Herrer kl. I	Wiktor Eriksen	" 3	80 "
	Arild Teigen	" 6	78 "
	Arne C. Olsen	" 8	77 "
kl. II	Torstein Kjærвик	" 2	85 "
	Gunnar Berntsen	" 4	83 "
	Thor Jakobsen	" 6	81 "
kl. III	Jan Vollen	" 11	77 "

Og klubbmesterskapet 1969 endte slik for de 25 deltakende:

Damer:	1.	Jorunn Winsnes	74 poeng
	2.	Unni Olsen	65 "
	3.	Edith Sandvik	48 "
	4.	Gretha Leithe	43 "
Herrer:	1.	Svein Liland	94 poeng
	2.	Øivin Nedler	89 "
	3.	Ingolf Furuholmen	88 "
	4.	Thor Jakobsen	86 "
	5.	Bjørn Eriksen	85 "
	6.	Steinar Norum	84 "



Klubbmesteren

SKI

Såvidt vites har ingen av medlemmene deltatt i de åpne ski-konkurransene i år. Men internt har det vært konkurrert innbitt.

En stafett mellom vegvesenets forskjellige avdelinger gav dette resultat:

- 1. Planavdelingen 36,57 min.
- 2. Maskinsentralen 38,40 "
- 3. Vollan Verksted 40,26 "
- 4. Lønningskontoret 43,30 "
- 5. Anleggsavdelingen 45,00 "
- 6. Et sammensatt lag 47,45 "

De beste etappetidene hadde:

- 1. Bjørn Stiberg, Plan 11,16
- 2. Leif Karlsen, Maskin 12,00
- 3. Aksel Elvemo, Vollan 12,06



Vinnerlaget i stafetten.

Fra v. G. Flagstad, B. Stiberg og Ø. Nedler

Vegkontorets tradisjonelle skirenn ble avviklet 24. april 1969 med ialt 50 deltakere.

Løypa ble gått 2 ganger og konkurransemomentet var å kunne gå begge rundene mest mulig jevnt. Det var samtidig innlagt hurtigløpskonkurranse, dog slik at de over 30 år fikk 10 sek. fradrag i anvendt tid for hvert fyllte år over 30.

I idealtidskonkurransen ble det i år en populær seier til vegsjefen. Her er de beste:

- 1. Bjarne Haugmoen 1 sek. avvik
- 2. Gretha Leithe 2 " "
- 3. Bjørn Eriksen 2 " "
- 4. Ragnhild Jæger 3 " "

- 5. Loyd Lauritsen 5 sek. avvik
- 6. Olve Reiersen 7 " "
- 7. Steinar Norum 8 " "
- 8. Gunnar Flagstad 10 " "
- 9. Arvid Sørensen 18 " "
- 10. Inger Torkildsen 22 " "

Staben var beste avdeling med Plan som nr. 2 og Maskin nr. 3.

De beste i hurtigløpstevlingen ble:

- Damer:
- Nr. 1. Gretha Leithe 43,38 min.
 - " 2. Alfhild Johansen 43,53 "
 - " 3. Else Olsrud 45,16 "
 - " 4. Edith Sandvik 45,29 "
 - " 5. Ragnhild Jæger 45,45 "
- Herrer:
- Nr. 1. Bjørn Stiberg 25,05 min.
 - " 2. Leif Karlsen 28,19 "
 - " 3. Ingolf Furuholmen 29,52 "
 - " 4. Ingolf Hansen 30,26 "
 - " 5. Gunnar Flagstad 31,24 "
 - " 6. Bjørnar Rafaelsen 32,26 "
 - " 7. Bjørn Eriksen 32,54 "
 - " 8. Guttorm Henriksen 33,57 "
 - " 9. Th. Pettersen 34,35 "
 - " 10. Svein Liland 34,55 "



-HVA ØNSKER HERREN -ET BLÅ-GULT HODE PÅ ET FAT!

Skirennet inngikk i folkelandskampen mot Sverige

Plan var beste avdeling, Maskin nr. 2 og Anlegg nr. 3.

Det ble i år også foretatt en beregning av de enkelte deltakeres trimnivå etter følgende formel:

Løypelengde: anvendt tid x(80 + alder). Og formen var slik:

- 1. Bjørn Stiberg
- 2. Leif Karlsen
- 3. Ingolf Furuholmen
- 4. Ingolf Hansen
- 5. Alfhild Johansen
- 6. Th. Pettersen
- 7. Gunnar Flagstad
- 8. Guttorm Henriksen
- 9. Bjørn Eriksen
- 10. Edith Sandvik



Maskinavdelingen var i best form mens vedlikeholdsavdelingen

FOTBALL

"Veg" spiller i bedriftsserie i Tromsø.

I 1968 plasserte laget seg som nr. 4 i 3. divisjon.

Sesongen 1969 ble innledet 6/5 med en treningskamp mellom et lag fra Vegkontoret og et fra Vollan Vegsentral. Vollan seiret 2-1.

Senere er blitt revansje for vegkontoret med 3-2. Vegvesenet har også spilt mot Bankene, Tromsø. Her vant Bankene 4-3.

BEDRIFTSLEGEORDNING

Vegvesenet har i lengre tid arbeidet med å få innført bedriftslegeordning for sitt personell.

Ordningen er planlagt organisert i 6 distrikter og i 5 av disse er det forsåvidt gitt tilsagn om tilslutning til eksisterende bedriftslegekontorer eller avtaler med distriktsleger.

Det har imidlertid ikke vært mulig å oppnå bevilgning til utgiftene for mere enn 2 av de nevnte distrikter. Fra og med inneværende år er ca. 100 personer i Sør-Troms (Bjarkøy, Kvæfjord, Harstad, Ibestad og Skånland) knyttet til Bedriftslegekontoret i Harstad og likeledes har ca. 100 personer fra distriktene Lyngen, Storfjord, Balsfjord og deler av Målselv fått sin bedriftslege i Distriktslegen i Balsfjord, Storsteinnes.

Som vegvesenets kontaktmenn for disse bedriftslegedistrikter er oppnevnt kontorfullmektig Helge Pedersen, Harstad vegstasjon og oppsynsmann Helge N. Lundberg, Storsteinnes.

Fra neste år håper vi å kunne utvide ordningen til å omfatte flere distrikter.

PENSJONSORDNINGEN FOR STATENS ARBEIDERE

Grunnlagsregulativet (kl. 3 - 8) med tillegg (kl. 9 - 12) gjeldende fra 1. januar 1969.

Grunnlagssklasse	Grunnlag	AVGIFT: 2% av grunnlaget.		40 timers uke
		pr. måned	pr. uke	
3 ⁰	15.990	26,65	6,66	0,16
4 ⁰	16.460	27,43	6,86	0,16
5 ⁰	17.350	28,92	7,23	0,17
6 ⁰	18.240	30,40	7,60	0,18
7 ⁰	19.190	31,98	8,00	0,19
8 ⁰	20.150	33,58	8,40	0,20
9 ⁰	21.220	35,37	8,84	0,21
0 ⁰	22.290	37,15	9,29	0,22
1 ⁰	23.410	39,02	9,75	0,23
2 ⁰	24.620	41,03	10,26	0,24
3 ⁰	25.870	43,12	10,78	0,25
4 ⁰	27.230	45,38	11,35	0,27
5 ⁰	28.590	47,65	11,91	0,28
6 ⁰	30.030	50,05	12,51	0,29
3 ¹				
4 ¹				
5 ¹				
6 ¹				
7 ¹				
8 ¹				
9 ¹				
0 ¹				
1 ¹				
2 ¹				
3 ²				
4 ²				
5 ²				
6 ²				
7 ²				
8 ²				
9 ²				
0 ²				
1 ²				
2 ²				
3 ³				
4 ³				
5 ³				
6 ³				
7 ³				
8 ³				
9 ³				
0 ³				
1 ³				
2 ³				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				
2 ⁴				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				
2 ⁴				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				
2 ⁴				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				
2 ⁴				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				
2 ⁴				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				
2 ⁴				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				
2 ⁴				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				
2 ⁴				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				
2 ⁴				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				
2 ⁴				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				
2 ⁴				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				
2 ⁴				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				
2 ⁴				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				
2 ⁴				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				
2 ⁴				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				
2 ⁴				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				
2 ⁴				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				
2 ⁴				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				
2 ⁴				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				
2 ⁴				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				
2 ⁴				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				
2 ⁴				
3 ⁴				
4 ⁴				
5 ⁴				
6 ⁴				
7 ⁴				
8 ⁴				
9 ⁴				
0 ⁴				
1 ⁴				

Personalia



Hvert eneste år forlater en hel del av vår faste arbeidsstokk vegvesenet og trer inn i pensjonistenes rekker, enten etter oppnådd aldersgrense eller på grunn av sviktende helbred. Slik også i år.

Vegvesenet vil få takke hver især for den innsats de har gjort for etaten i de mange og tildels vanskelige oppdrag, ofte under særlige slitsomme forhold. Mange kan se tilbake på en meget lang tjenestetid, de har forblitt tro mot vegvesenet gjennom alle disse årene, og vi er takknemlig for å ha kunnet dra nytte av all den erfaring og arbeidskraft de representerte.

Det er vårt håp at alle disse som nå er sluttet i vegvesenets tjeneste, kan se fram til mange og gode år og at vi med denne avisen kan bidra til å holde kontakten med pensjonistene vedlike.

Hittil i år har følgende sluttet etter oppnådd aldersgrense:

- Vegarbeider Asbjørn Fredriksen, Andselv f. 3/1-03
- Vegformann Helge Engmo, Salangsdalen f. 15/12-00
- Vegarbeider Thomas Sørensen, Aspelund f. 9/1-02
- Lagermann Meyer Brandvoll, Bardu f. 20/1-01
- Vegvokter Fridtjof Sandvik, Hemmestad f. 23/4-01

og på grunn av helbredshensyn:

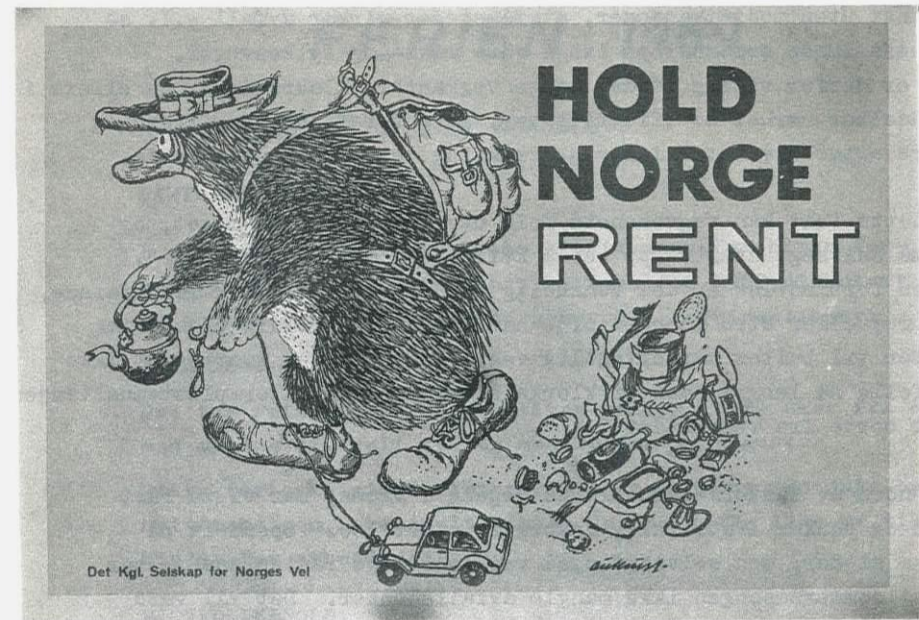
- Vegvokter Nils Pedersen, Djupvik i Lyngen f. 30/9-05
- Vegformann Albert Nilsen, Tennevoll f. 3/10-11
- Vegformann Kalmar Karlsen, Gratangsbotn f. 23/6-05

BURSDAGER

"Vegstikka" vil gjerne gratulere alle våre folk som fyller runde år fra 50 og oppover. Det er imidlertid uråd for redaksjonen å holde rede på alle "bursdagene" og vi ber om hjelp fra dere alle. Vi er sikker på at oppsynsmennene gjerne formidler slike opplysninger.

Av mangel på "bursdagsbarn" tar vi denne gang også med et par halvrunde dager og gratulerer

- Overingeniør Eilif Os med 60 år 5. februar 1969
- Oppsynsmann Laurits Henriksen med 65 år 26. april 1969
- Pensjonist. tidl. oppsynsmann Severin Stormo med 75 år 12. mai 1969.



— TROMS FYLKE OGSÅ

På ny står sommertiden like om hjørnet og vi håper at det denne gang må bli noe mer enn "grønn vinter". Nå vil vi ha varmt, stabilt sommervær også nord for polarsirkelen, med solide høytrykk over Kolahalvøen, blå, blå himmel og lune vinder fra øst. Men ennå er det ingen gitt å vite hva sommeren vil bringe oss av solrike eller regntunge dager.

Snøen er imidlertid borte fra lavlandet for denne gang, og i naturen forberedes farveprakten. Tusener små "malersvenner" svinger sine pensler - åser og lier blir til eventyrland. Suset i skogen og bekkesildret, gledes vi alle ved, men et skår i gleden er - natursvinet !

De fleste av oss vil vel kjenne dette symbolet på folk som under sin vandring i skog og mark, slenger etter seg blikkbokser, flasker, plastposer og annet skrot, slik at rasteplassene forvandles fra velegnede hvilesteder, til små, private søppelhauger !

Vi i vegvesenet kan og bør være aktivt med i jakten på det skrot

som årlig etterlates på offentlig vegs område, for det er jo en sannhet uten modifikasjoner, at få steder virker avfall o.l. så iøynefallende som nettopp langs våre riks- og fylkesveger. Det er derfor viktig at det langs vegkanter, i skråninger og ellers i umiddelbar nærhet av offentlig veg, ikke forefinnes papirrask og andre etterlatenheter i den utstrekning det virker skjemmende.

På dette felt kan vegvesenets folk utvilsomt utrette meget, og vi må selvsagt starte opp ved å kvitte oss med egne "uvaner". I den forbindelse er det vanskelig å komme utenom klorkalsiumfatene, som med eller uten innhold ofte har fått en tilfeldig plassering hulten til bulter nær offentlig veg. Dette er vel stort sett ikke tilfelle nå lenger, men er klorkalsiumfatene og/eller plastemballasjene helt borte fra vegområdet ?

Ved noen av rasteplassene langs vegene i Troms, har vi nå fått bord og benker i stilfull, dekorativ utførelse. Spesielt på disse steder, men selvsagt også ved de øvrige rasteplasser, bør det i sommersesongen ikke mangle avfallsdunker. Det vil være en enkel sak for vegvokteren i sin rode å påse at eventuelle dunker tømmes når behovet melder seg.

Mye av det papirrask m.m. man kan se henslengt langs vegene, kommer nok fra passerende biler, hvor det under fart har gått snarvegen ut gjennom bilrutene.

Her kan våre egne folk gjøre meget til at rasket ikke blir liggende, men samles sammen og fjernes eller brennes.

Med dette maner vi til kamp mot natursvinets etterlatenheter, slik at resultatet kan bli en renere allfarveg til glede for alle !

God sommer - og lykke til !

FERIEN 1969

DET ER SENDT UT FØLGENDE RUNDSKRIV:

SAMTLIGE OPPSYNSMENN

I møte den 19. mai med Troms Arbeidsmannsforenings forhandlingsutvalg ble ferieavviklingen for 1969 diskutert og en kom fram til følgende generelle retningslinjer:

A. ANLEGG:

Der tas fellesferie ved samtlige anlegg i tre uker fra og med mandag 21. juli til og med lørdag 9. august.

Siste ferieuke gis fortrinnsvis i sammenheng med jule- og nyttårshelgen, eventuelt påsken dersom dette ikke er til hinder for arbeidsdriften.

B. VEDLIKEHOLD:

Ferien avvikles med tre ukers sammenhengende ferie fra og med mandag 7. juli til og med lørdag 26. juli for første pulje og fra og med mandag 28. juli til og med lørdag 16. august for annen pulje.

Siste ferieuke gis etter nærmere avtale med de enkelte vedlikeholdsarbeidere. Den bør fortrinnsvis avvikles etterat barmarksarbeidene er avsluttet og helst i forbindelse med jule- og nyttårshelgen. Det kan bare unntaksvis påregnes ferie i forbindelse med helligdagene i påskeuken (1970).

// . Der vedlegges skjemaer for oppsetting av ferielister. Et eksemplar sendes tilbake hertil mens det annet beholdes av oppsynsmannen. De av maskinavdelingens folk som er tilknyttet vedlikeholdsdriften medtas i listene.

C. FORARBEIDER OG LEGGING AV OLJEGRUS:

Det forutsettes at der kan avvikles tre ukers sammenhengende ferie for samtlige mannskaper (inkludert maskinførere) i tiden 21. juli til 9. august.

Siste ferieuke gis etter nærmere avtale med den enkelte arbeidstaker stort sett etter de samme retningslinjer som for anleggsdriften.

D. MASKINAVDELINGEN:

1. De av maskinavdelingens maskinførere som arbeider på anlegg følger ferieopplegget for anleggsdriften.
2. De av maskinavdelingens høvelførere, sjåfører m.v. som er uttatt til arbeide i det vanlige vedlikehold må følge samme ferieopplegg som for vedlikeholdsdriften. Øvrige maskinførere som pukk- verksformenn m.v. bør fortrinnsvis følge ferieopplegget for anleggsdriften. Knusing av grus til vedlikeholdet samt knusing av grus i Tyttebærvik forutsettes innstillet fra 21. juli til 9. august.
3. Ved verkstedene på Kvesmenes, Kvaløysletta, Finnsnes og i Burfjord tas fellesferie som for anleggsdriften fra 21. juli til 9. august. Ved verkstedene på Storslett og i Harstad avvikles ferien som for vedlikeholdsdriften ved at halvparten av arbeidsstyrken får ferie i tiden 7.- 26. juli og den annen halvpart i tiden 28. juli til 16. august. Ved verkstedet på Vollan gis 3/4 av arbeidstyrken ferie som for anleggsdriften. For de verkstedarbeidere som av beredskapshensyn ikke kan få ferie i dette tidsrom treffes avtale med den enkelte arbeidstaker.

Siste ferieuke gis etter nærmere avtale med den enkelte arbeidstaker stort sett etter de samme retningslinjer som for anleggs- og vedlikeholdsdriften.

Arbeidstakere som har planer om å reise på ferietur, eller som har langvarige viktige gjøremål kan unntaksvis få fire ukers sammenhengende ferie.

Begrunnet søknad herom må være innkommet til oppsynsmannen innen 14. juni. Avgjørelse treffes av oppsynsmannen i samråd med vedkommende avdelingsbestyrer.

En gjør merksam på ferielovens bestemmelse om å drøfte feriens plassering med den enkelte arbeidstaker eller hans tillitsmann.

Forslag til ferielister fra vedlikeholdsoppsynsmannen må være innsendt hertil innen 21. juni d.å.

Bjarne Haugmoen
Bjarne Haugmoen

Eilif Øs
Eilif Øs



SÅ ER DET FERIETID IGJEN MEN HUSK - ULYKKENE TAR IKKE FERIE

Ferien står for døren — denne tiden man har gledet seg til og ofte planlagt i detalj gjennom mange mørke vintermåneder. I noen korte men deilige uker skal vi glemme arbeid og hverdag og gi oss ferielivet i vold. La oss da også gjøre alt vi kan for at ferien skal bli helt vellykket. Med nedenstående små ferie-tips ønsker vi våre lesere med familie

GOD FERIE

PÅ VEIEN TIL OG FRA UTE I DEN FRI NATUR PÅ HYTTE OG LANDSTED

feriestedet hender det hvert år allfor mange ulykker, — og ferien ender for mange på en tragisk måte. De fleste ulykker kan unngås ved forsiktighet og hensynfullhet. Vis omtanke.

kan vi leve villmannslivet, men ikke vil lere enn at vi husker å følge forsiktighetsreglene. Overdriv ikke badeliv og soling. Bruk «båt-veft». Husk kart og kompass — på sjøen og i fjellet.

skal vi innrette ferien slik at vi får krefter og energi til fortsatt arbeid. Overdriv derfor ikke arbeid i hus og have. Du skal helst komme tilbake i bedre form enn du reiste.



Sjekk bilen før turen
kontroller bremses, lys, hjul og forstilling. Husk sikkerhetsbelter og førstehjelpsutstyr.



Undersøk forholdene
før du stuper. Ta hensyn til andre badende, — lek ikke luftakrobat.



Primitive forhold
kan være sjarmende, men også farlige. Husk, — de samme verneregler gjelder her som på arbeidsplassen din.



Følg trafikkreglene
de gjelder for alle som ferdes på landeveien. Regulær farten etter forholdene og vis hensyn.



Svøm ikke for langt
du blir fortere trett enn du tror, hvis du ikke er en sikker svømmer. Bruk svømmebelte.



Uvant redskap
krever større forsiktighet. Vær på vakt mot øks, sag, ljå og andre redskaper du ikke er vant til å bruke.



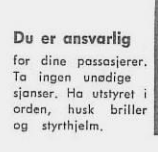
Kjør ikke hvis du er trett
og aldri hvis du har nydt alkohol. Legg opp kjøreplanen etter din evne og erfaring.



Gå ikke for langt
ta hensyn til den svakestes i følget. Ha utstyret og pakning i orden, — og glem aldri reserve mat og klær.



Dekk åpne brønner
eller lag et solid gjerde rundt så barn ikke kan komme til og tragiske ulykker hende.



Du er ansvarlig
for dine passasjerer. Ta ingen unødige sjanser. Ha utstyret i orden, husk briller og styrhjelm.



Vær forsiktig med ild
gå aldri fra et bål før du er sikker på at det er slukket. Bruk primus til matlagning.



Leke på läven
og hoppe i høyet er moro, men det kan være livsfarlig. Läven er en arbeidsplass ikke en lekstue.



GÅR DU INN FOR SIKKERHET?



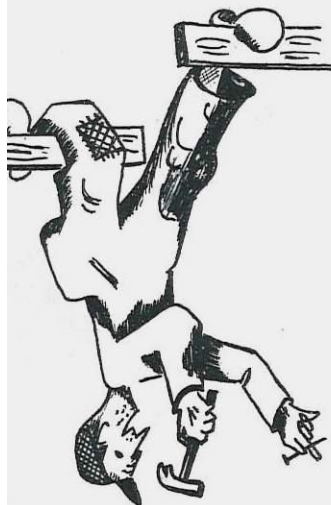
GRRR !!
GRRR !!

Er det du som kjører grasat uten å tenke på dine arbeidskamerater?

Er det du som går uten å se deg for?

Er det du som slenger redskap og andre ting i kjørebanelen så det hindrer trafikken?

MÅ DU SPILLE TØFF?



Spiller du hassard med livet

eller

fester du et ordentlig tau i det?

Husk at uforutsatte forhold som glatt underlag, snubling i stein o.l. kan være nok.

Bruk vern og få arbeidskameratene med når du arbeider på skrenter, fjellside, stillaser eller andre utsatte steder.

10 regler i vernearbeid.

1. Ta ingen unødige sjanser.
2. Hold alltid vern på plass.
3. Bruk ikke utstyr o. a. uten tillatelse.
4. Husk alltid å følge vernereglene. Hvis tvil, spør arbeidslederen.
5. Husk at gal bruk og dårlig vedlikehold av håndverktøy forårsaker ulykker og skader.
6. Sorg for godt fotfeste ved løfting.
7. Driv ikke med grov spøk, det kan forårsake store skader.
8. Pass på at arbeidsklærne er egnet for jobben.
9. Ta hånd om de nyansatte og hjelp dem til trygge arbeidsvaner.
10. La selv de minste sår og rift få førstehjelpsbehandling.

**ALT
FRA
ETT
STED**

TRELAST
BYGGEVARER
AUSTAD
I SJØGATEN * TLF. 84550
SANITÆR
STØPEGODS
BESLAG
KJØKKENINNREDNINGER
VAREMAGASIN

Til anleggene leverer vi:

- Trelast
- Redskaper
- Wire
- Redskaper
- Verktøy
- Sementvarer

Har De planer om nytt hus.

Vi har mange forskjellige planløsninger på AUSTAD-BOLIGEN.

Vi leverer den ferdig oppsatt av erfarne og rutinerede håndverkere, men også som byggesett.

Kontakt oss - et moderne firma med tradisjon i bransjen.

I. Austad A/S
Tromsø