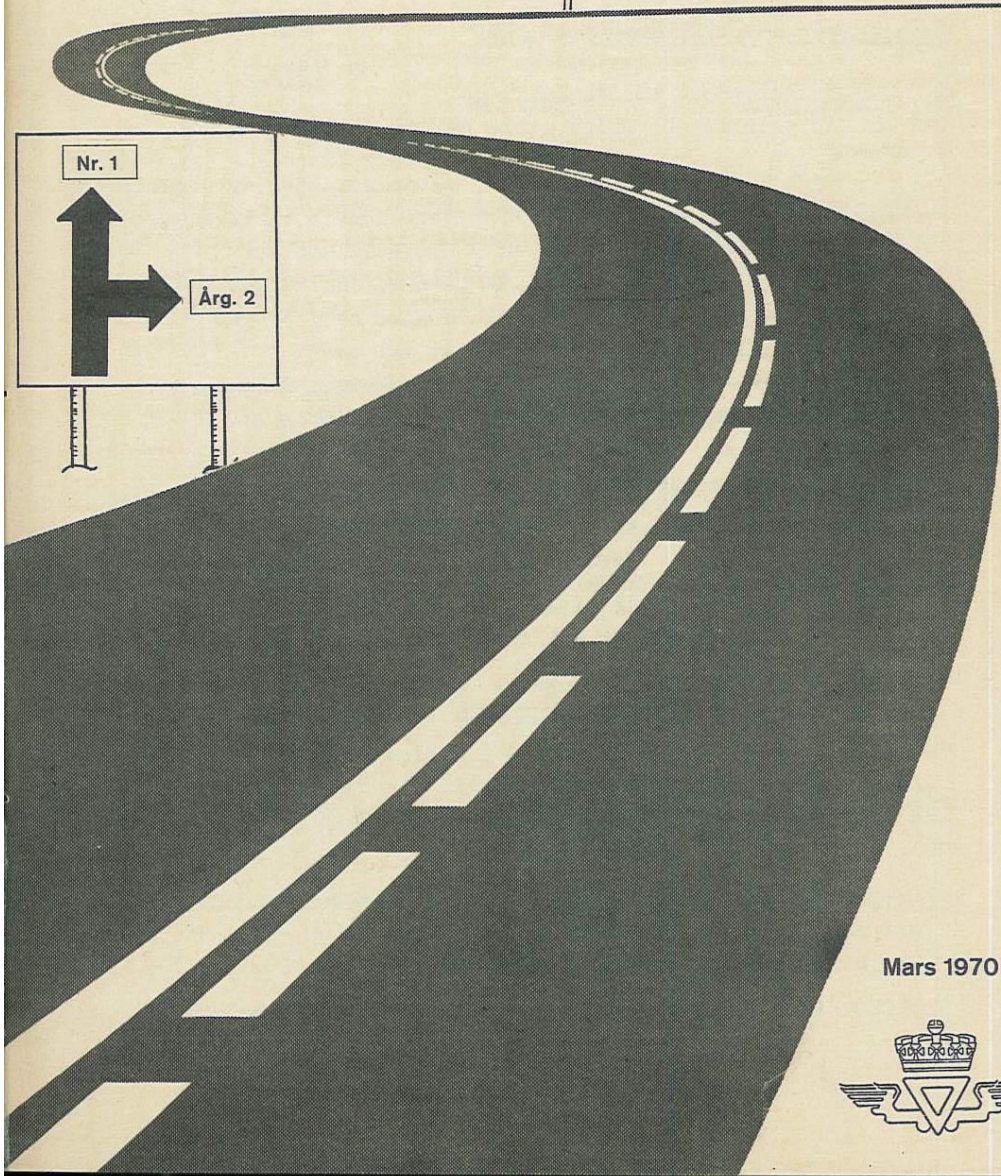


# Vegsikka



Mars 1970





# Vegs ikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS

Nr. 1 mars 1970

INNHold:

2. årgang	Side 3	Et nytt skilt?
	" 4	Administrasjon og organisasjon
Redaktør: Førsteseokr. Olve Reiersen	" 8	Vegvesenets virksomhet 1969
	" 11	Gravetillatelser
	" 14	Fra verneutvalget
Redaksjonsutvalg:	" 18	I hine hårde dager
Overing. Eilif Os	" 22	Av vår post
Overing. Herleiv Solberg	" 23	Samarbeidsutvalget
Overing. Odd Bardal	" 27	Veg - sport
Kontorsjef Einar Skagen	" 29	Vegnormalkurset
Avd.ing. Gunnar Berntsen	" 31	Eksemplets makt
	" 33	Personalialia

Utgiver: Vegkontoret i Troms

Neste nr. kommer i juni og stoff til dette må være kommet inn til 10. mai 1970.

- 3 -

## ET NYTT



## SKILT ?

fleste distrikter, til og fra andre fylker og tildels til og fra utlandet.

Men selv om vi holder vegene godt brøytet så representerer vinterføret alltid visse farer, glatte vegbaner, av og til løse vegbaner, høye brøytekanter som gir dårlig sikt i kurver, veg- og gatekryss og ikke minst ved alle private avkjørsler med sine kanaler rett ut i vegbanen.

Bilistene kan vel gardere seg mot de fleste farer også vinterstid, ved riktig og godt utstyr på bilen, ved å vise all nødvendig varsomhet.

Men for å kunne oppfylle den nødvendige varsomhet på de riktige steder, må de orienteres, kanskje i høyere grad enn om sommeren. Og det skal gjøres gjennom våre skilter.

La derfor ikke skiltene snø ned, eller på annen måte bli dekket av snø, det kan være katastrofalt for trafikantene.

Vi har her en stor og viktig oppgave, til enhver tid å sørge for at skiltene er synlige, og synlige på rimelig avstand. Til det siste har vi sett eksempler på at det er blitt gravet en grop i brøytokanten, skiltet er blitt registrert i øyekroken av forbikjørende uten at disse hadde mulighet for å avgjøre skiltets utseende.

Med den økende trafikken kommer flere og flere ikke lokalkjente bilførere forbi, uten skikkelig skiltorientering er det særlig vanskelig for slike trafikanter å ta seg riktig og trygt fram.

La oss hjelpe disse og alle de andre, la oss holde alle skilter rene for snø!

# Administrasjon og organisasjon

## ANLEGGSAVDELINGEN

En veg, et ferjeleie eller ei bru skal bygges etter på forhånd godkjente planer, og byggearbeidet skal føres så langt at den ferdige veg eller bru kan overleveres til vanlig vedlikehold. En kan derfor si at anleggsavdeling såvel i virksomhet som i tid ligger mellom planavdeling og vedlikeholdsavdeling.

En kan definere anleggsavdelingens oppgaver slik:

"Planlegge anleggsdriften og lede anleggsdriften i egen regi, samt føre kontroll med entreprenører."

Anleggsavdelingen kommer inn i bildet på budsjettstadiet, videre må en i en viss utstrekning sørge for å løse grunnspørsmålet, og i alle fall delta i skjønn der hvor seksjon for grunnverv nu etterhvert overtar arbeidet med grunn.

Under begrepet "driftsplanlegging" finnes mange forskjellige gjøremål.

Det starter gjerne med at ordinær og ekstraordinær sysselsettingsplan fastlegges ut fra budsjett eller bevilgning. Driftsplanlegging omfatter videre en eller flere disponeringsplaner for statens samlede ressurser, og her har en de senere år lagt ned en god del arbeid på disponeringsplan for boligbrakker, for kompressorer og øvrige maskiner som vegvesenet eier (i samarbeid med maskinavdelingen), utarbeidelse av behovsoppgave for grus og bærelag ( som til slutt koordineres i vedlikeholdsavdelingen).

Sist, men ikke minst, kommer så mannskapsplan, som viser hvilke arbeidere som skal være på de enkelte anlegg, og denne forelegges da til slutt for det overordnede tillitsmannsutvalg i Troms Arbeidsmannsforbund for godkjenning. Dette er et tiltak for å få en fast stab anleggsarbeidere isikkert helårsarbeid, samt sørge for å følge opp Overenskomstens ansiennitetsbestemmelser.

Når så disse forberedelser er gjort, kan den egentlige detaljerte driftsplanlegging for de enkelte anlegg ta til, som går ut på å fastlegge framdriften i tid, enheter og penger, under hensyntagen til ressurser og kostnader. Fullstendig detaljert driftsplanlegging etter det av Vegdirektoratet vedtatte mønster har en bare så vidt fått startet, men likevel planlegges driften mer eller mindre detaljert på de enkelte anlegg.

Anleggsavdelingen er delt opp i 3 anleggsbestyrerdistrikter, som i grove trekk kan sies å omfatte Syd-, Midt- og Nord-Troms, og dessuten en bruseksjon for brubygging (og delvis planlegging), samt kontroll.

Bemanningen i anleggsavdelingen ved vegkontoret er i januar 1970 følgende:

Anleggssjef:	Overing. Herleiv Solberg
Anleggsdistriktbestyrere:	Avd.ing. Ingolf Furuholmen
"	Avd.ing. Nils Brønnlund-Nilsen
"	Konstruktør Ingolf Moan
Bruseksjon, bestyrer	" Ingolf Nilsen

Dessuten er i anleggsavdelingen konstruktørene Per Gunnarsen og Svein Jakobsen, hvorav den første har sitt spesialfelt på driftsplanlegging og den andre i kontroll av entreprenørarbeid på bruer, men begge tilhører stabsavdelingen og skal kunne påta seg forefallende, allsidig arbeid i de enkelte distrikt/seksjoner.

Konstruktør Ingvar Holtaas har hittil sortert under anleggsavdelingen og har arbeidet med prosjektering av ferjeleier, men er fra 1/1-1970 plassert i Planavdelingen.

Anleggsavdelingen ved vegkontoret består således nu av 7 personer, men vil i løpet av 1970 bli utvidet med 1 sivilingeniør. Anleggsavdelingen i Troms er en av de lavest bemannede i landet, sett ut fra disponible midler og antall arbeidere.

Gjennom anleggsavdelingen omsettes årlig mellom 35 og 40 mill. kr, med 25 - 30 mill. kr på riksveganlegg og ca. 10 mill. kr på fylkesveganlegg.



Vanligvis utføres minst 80% i eget regi, men med stort innslag av leiemaskiner og biler, mens i 1970 har vi p.g.a. mye bygging av større bruere et usedvanlig høyt innslag av entreprenørarbeid. Anlegg leidde i 1969 hos Maskinavdelingen maskiner og biler for 5 mill. kr (eller 46,5% av Maskinavdelingens totale utleieinntekter), mens en leidde private biler og maskiner for 9,3 mill. kr, hvilket utgjør ca. 50% av fylkets totale leie av private biler og maskiner. Det nytter lite å drive anlegg fra vegkontoret. Av en eller annen mystisk, sannsynligvis ukjent historisk grunn kalles våre stedlige anleggsledere for "oppsynsmenn", mens de med sine mange og tildels vanskelige gjøremål egentlig fortjente en langt mer dekkende tittel.

I anleggsavdelingen er det 10 og  $\frac{1}{2}$  oppsynsmann, hvilket forklares ved at 1 oppsynsmann har arbeide både for anlegg og maskin.

Disse oppsynsmenn samt 3 assistenter er fordelt på 9 områder, som vises nedenfor:

Område nr.	Oppsynsmann	Oppsynsmannsassistent
1	Asbj. Gideonsen Johan Johnsen	
2	Odd Markussen Peder Jensen, ved Årsteinbrua	
3	Johs. Barski	
4	Karl Skogstad Simon Sletten, $\frac{1}{2}$ jobb for Mask.avd.	Asbj. Theodorsen
5	Magnar Angell	Iver Bjerkheim
6	Anders Stensaker	
7	Lauritz Henriksen	Olav Skogmo
8	Petter Nilsen	
9		Agnar Hansen

Gjennom og av de enkelte anleggsoppsynsmenn styres og ledes anleggsvirksomheten ute, som sysselsetter 180-200 mann ordinært hele året, og dessuten i tillegg 200-240 mann ekstraordinært i 10-11 uker på hardeste vinter.

Det kan her nevnes at Troms er det fylke som har absolutt størst ekstraordinær sysselsetting i forhold til ordinær sysselsetting, og dette medfører et stort press på såvel anleggsoppsynsmenn som anleggsavdelingen ved vegkontoret.

Anleggsavdelingens arbeidsområde medfører mye reisevirksomhet. På anleggene foretas inspeksjon sammen med oppsynsmennene, og herunder foretas kontroll, det tas standpunkt til oppståtte og uforutsette problemer og tvister, det tas stilling til mulige endringer i framdriften, og driftsoppfølging og - resultatet vurderes. Rasjonaliseringstiltak diskuteres og vurderes, og kontakt holdes med formenn, maskinkjørere og arbeidere. Forslag fra disse vurderes, gjerne til en kopp kaffe fra våre utmerkede kokker.

Gjennomsnittsalderen på anleggsavdelingen er 39 år, hvilket forklarer at Anlegg kommer noe bak Plan i skistafetten. På andre områder er det imidlertid mulig å ligge noe foran plan(en).

Anleggsavdelingen er plassert i fylkesbyggets 1. etasje, mens agolf Nilsen foreløpig ligger på et noe høyere plan i 2. etasje.





# VEGVESENETS VIRKSOMHET I 1969

Vegsjefens beretning om virksomheten i 1969 foreligger nå.

Vi finner at ved utgangen av året bestod vegkontorets personale av 58 tjenestemenn, mens det i oppsynsmannstjenesten virket 32 oppsynsmenn, 15 oppsynsmannsassistenter og 5 kontorister.

På samme tid bestod den øvrige arbeidsstokk av 525 mann. Laveste sysselsetting forekom i mai måned med 498 mann og høyeste under de ekstraordinære sysselsettingsarbeider på anleggene i januar med 775 mann.

Planavdelingen har utført undersøkelser av en rekke prosjekter, bl.a. er ferdigbehandlet hovedplaner for 26,0 km veger og detaljplaner for 67,8 km. I tillegg kommer vesentlige arbeider med Norsk Vegplan, general- og reguleringsplaner. Videre er det under planavdelingens ledelse utført et stort arbeide med grunnverv, herunder er satt opp grensemerker på ca. 50 km veg og oppmåling for ferdigvegskart og grensekart er foretatt for ca. 35 km veg.

I anleggssektoren er utført en rekke store arbeider med nybygging og utbedring av veger. De største arbeidene har foregått på E6 mellom Nordland gr. og Sætermoen og i Takelvdalen, rv. 83 Harstad - Lilleng, rv. 825 Grov - Hilleshamn som ble gjort kjørbare, rv. 855 mellom Karlstad og Finnfjordbotn, rv. 864 Skibotn - Løkvoll med gjennomslag i den 510 meter lange Larsbergstunnelen. På anlegget Skjervøy - Hamneidet i rv. 866 er vegarbeidene på det nærmeste ferdig, mens entrepenører kom igang med bygging av 4 ferjeleier samt brua over Skattørsundet.

For entrepenørdrift er dessuten 2 andre større bruarbeider igangsatt, nemlig Bru over Årsteinstraumen og Bru over Gisundet.

Ellers kan nevnes at ny Oksfjord bru i rv. 6 er under arbeid og at det har pågått forarbeider for legging av asfalt- og olje-grusdekker på en rekke riksveger.

Vi skal heller ikke glemme at de første skritt med trafikkomleggingsplaner for Ytre Senja ble tatt med starten av riksveg-anlegget Stønnesbotn - Mefjordaksla.

Det har videre vært arbeidet på en rekke fylkesveganlegg, 25 i alt. De største arbeidene pågikk på anleggene Rotvik - Håkvik - Lavangnes som ble gjort kjørbare fram til Håkvik, ved fullføringen av Divimo bru, Nymo - Skaret - Langfjord - Årvihsand

hvor vegparsellen til Årvihsand er ferdig mens anleggene Vannvåg - Kristoffervalen og Holmbukt - Hundberg, det siste med entrepenørdrift, ble oppstartet.

Det ble i alt nyplanert og utbedret i 1969 41,3 km veg, hvorav 28,5 km på riksveganlegg og 12,8 km på fylkesveganlegg.

Opgave over avleverte anlegg og parseller ble gjengitt i forrige nr. av "Vegstikka", vi skal her bare gjenta at det dreide seg i alt om 97,5 km veg som ble overtatt til vedlikehold, 17,3 km riksveg og 80,2 km fylkesveg. Av dette var vel 10 km ombygginger av eldre veger. Tar en så hensyn til omklassifiseringer og lengdekorreksjoner finner vi at riksveglengden i 1969 økte med 16,1 km, fylkesvegene med 67,8 km og de kommunale vegene med 36,7 km, tilsammen 120,6 km's øking av det samlede vegnett i fylket. Ved utgangen av 1969 var det således i Troms

	1503,9 km riksveger
	1646,2 " fylkesveger
	<u>760,9 " kommunale veger</u>
Sum	3911,0 km offentlige veger.

Etter at det i 1969 var lagt 16,3 km nye asfaltdekker og 84,1 km olje-grus- og ottadekker på riksvegene samt 2,1 km asfaltdekker på fylkesvegen er vegdekkesituasjonen på vegene i Troms fylke denne:

	Riksv. km	Fylkesv. km	Komm.veger km	I alt km
Asfaltdekker	91,4	9,8	26,9	127,1
Olje-grus/Ottadekker	270,0		5,7	275,7
Grusdekker	1143,5	1636,4	728,3	3508,2

Hele riks- og fylkesvegnettet kan nå tillates trafikkert med 4 tons akseltrykk, 5 tonn gjelder for 99,3 % av dette vegnett, 6 tonn for 94,4 %, 7 tonn for 53,5 % mens 33,1 % tillates for 8 tons akseltrykk.

I rapporten om vedlikeholdet heter det at de usedvanlige små snømengdene på etterjulsvinteren medførte særlig stor slitasje på asfalt- og olje-grusdekkene med påfølgende store reparasjonsutgifter. Derimot forløp teleløsningen gunstigere enn hva som har vært vanlig og restriksjonene for trafikken var da heller ikke så streng som tidligere.

Ved Tyttebærvik sentralknuserverk ble det i 1969 produsert i alt 100.548 m<sup>3</sup> grus.

Behovet for patruljevogner i vegvedlikeholdet øker stadig, og i 1969 ble det anskaffet 6 nye biler til dette formål. Tilsammen er nå 30 slike vogner i drift i fylket.

Til utvidelse og fornyelse av maskinparken er det i 1969 investert ca. kr. 1,8 mill. Det er bl.a. anskaffet en større trekkvogn for transport av anleggsmaskiner med vekt opp til 50 tonn. Videre er innkjøpt spesialutstyr for legging av lette asfalt-dekker.

2. byggetrinn ved vegsentralen i Nordkjosbotn som består av ett lagerbygg på ca. 960 m<sup>2</sup> og serviseanlegg med vaskehall, smørehall, malerverksted og laboratorium, ble påbegynt i 1969 og ventes ferdig våren 1970.

Ved våre bilførende ferjesamband ble det fraktet 461.566 personbilenheter, det er 43.532 eller 10,4 % flere enn foregående år.

Alt i alt må en ha lov å si at det også i 1969 har vært høy aktivitet på vegfronten her i fylket og regnskapet viser da også at det ikke nettopp er "småpenger" som har trillet. Her er et sammendrag av pengeforbruket som er gått gjennom vegkontorets kasserer i 1969:

Administrasjon:

Vegkontoret	kr.	2,6 mill.	
Bilkontrollen	"	<u>0,7 "</u>	kr. 3,3 mill.
Vegundersøkelser	"	0,2 "	"

Anleggsdriften:

Riksveganlegg	kr.	31,7 mill.	
Fylkesveganlegg	"	<u>9,5 "</u>	" 41,2 "

Vedlikeholdet:

Riksveger	kr.	21,4 mill.	
Fylkesveger	"	<u>12,5 "</u>	" 33,9 "

Maskinforvaltningen inkl. vegsentralbygg " 1,0 "

Tilskott ferjedrift i fylkesvegsamband " 0,5 "

Refusjon av forskott fylkesveganlegg " 0,4 "

Tils. kr. 80,5 mil

# GRAVETILLATELSER

TIPS OM UTFYLING AV ERKLÆRING FOR  
VANN- OG KLOAKKLEDNING GJENNOM OFF. VEG  
(vegvesenets skjema 66)  
v/Fritz Aagesen  
fullm.

"Vegstikka" når såvidt mange rundt om i fylket at en tror det kan være formålstjenlig iblant å ta med litt orientering om forhold som gjerne berører den enkelte grunneier ved våre riks- og fylkesveger.

Vegvesenets skjema 66 er ofte i bruk, men dessverre ikke alltid formelt riktig utfyllt fra søkerens side, hvilket i sin tur fører til merarbeide for begge parter.

En skal i følgende punkter ta med noe av det søkeren bør vite:

1. Vegvesenets skjema 66 skal ikke nyttes ved søknad om avkjørsel. I forbindelse med søknad om avkjørsel, brukes annet skjema.
2. Det settes tydelig strek under den kategori ledning søknaden gjelder.
3. På erklæringens 3. linje påføres riksvegnummer eller fylkesvegbenevnelse. Ved tvil om riktig nummer/benevnelse, kontaktes vedkommende distrikts vegvokter eller vegoppsynsmann.
4. Erklæringen påføres korrekt gårds- og bruksnummer for vedkommende eiendom. Har søkeren selv ikke tinglyst skjøte på det oppførte gårds- og bruksnummer, må eiendommens hjemmelsinnehaver medunderskrive erklæringen. Tinglysing vil ellers ikke kunne oppnås.
5. Erklæringen underskrives videre av to vitterlighetsvitner og alle underskrifter påføres med uavkortede navn.
6. Til dekning av tinglygingsutgiftene vedlegges kr 20,-.
7. Hvis omsøkte ledningsanlegg har sammenheng med planlagt oppført bolig, må avkjørselsbehovet løses (kfr. pkt. 1) før søknad fremmes. om gjennomgang av offentlig veg med vann- og/eller kloakkledning.
8. Skjemaets bakside utfylles ikke.
9. Til vegvesenets skjema 66 hører et stensilert følgeskriv som inneholder en del av ovennevnte opplysninger. Følgeskrivet må leses av søkeren, underskrives og vedlegges søknaden.
10. Søknaden sendes/leveres til distriktets vedlikeholdsoppsynsmann for kontroll og videre ekspedisjon til fylkesvegkontoret.



S Ø K N A D

OM VANN- OG/ELLER KLOAKKLEDNING GJENNOM/LANGS OFFENTLIG VEG

1. Vedlagte sett vegvesenets skjema 66 må for å oppnå tinglysning, underskrives av Dem og to vitner samt eiendommens hjemmelsinnehaver hvis denne er en annen.
2. Erklæringen leveres/sendes til vedkommende distrikts vedlikeholdssoppsynsmann for kontroll og videre ekspedisjon til fylkesvegkontoret.
3. Til dekning av tinglysningsutgiftene vedlegges kr 20,-.
4. Hvis ledningen er ment tilknyttet bygninger (eventuelt planlagt oppførte bygninger) hvor det foreligger avkjørselsbehov (alternativt utvidet bruk av eksisterende adkomst), må dette forhold bringes i formell orden før ledningssøknad fremmes.
5. Søknadsskjema for avkjørsler samt bygningers avstand fra offentlig veg, fås ved vegoppsynsmannskontorene og/eller fylkesvegkontoret, Tromsø.
6. Dette følgeskriv vedlegges vegvesenets skjema 66 ved ekspedisjon til vegoppsynsmannen.

Undertegnede søker bekrefter herved å ha lest ovenstående orientering.

----- den -----

-----  
søker

Erklæringen oversendes herved vedlagt i kontrollert stand, kfr. pkt. 1, 3 og 4.

Korrekt riksveg/fylkesvegbenevnelse er påført og hjemmelsforholdet undersøkt ved henvendelse til vedkommende soren-skriverembede.

----- den -----

-----  
vegoppsynsmann

Vann- og kloakkledninger o.l.  
samt renner av alle slag ved riksveg

(jfr. veglovens § 32 og § 57)

**ERKLÆRING**

Undertegnede ..... søker herved om tillatelse til å legge vannledning/kloakkledning/stikkrenne<sup>1)</sup> under/langs/til ..... veg ..... ved (min) eiendom(men)<sup>1)</sup> ..... g.nr. .... br.nr. .... i ..... kommune.

Jeg godtar nedenfor nevnte vilkår for tillatelsen som bindende for meg selv og senere eiere og brukere av eiendommen:

1. Arbeidet må utføres etter anvisning av vegvesenet og slik at trafikken ikke stoppes eller unødig hindres. Eieren og/eller brukeren skal sørge for at arbeidsstedet avsperrers forsvarlig og forsynes med lykter, varselkilter m. v. etter de av vegvesenet fastsatte bestemmelser.
2. Når arbeidet er utført, settes vegen i forsvarlig stand etter anvisning av vegvesenet. Eventuell mangelfull istandsetting av vegbane, grøfter, skråninger etc. kan vegvesenet — etter forutgående varsel — utføre for eierens/brukerens regning.
3. Mulig ulempe for ledningsanlegget ved vegvesenets vedlikeholds-, reparasjons- og utbedringsarbeider er vegvesenet uvedkommende.
4. Eieren og/eller brukeren er ansvarlig for all skade som ved ledningsanlegget måtte påføres vegområdet eller tredjemann. Søkeren er forpliktet til selv å henvende seg til telegrafbestyreren på stedet, elektrisitetsverk, vannverk m. v. for å få påvist mulige kabler som kan bli skadet ved gravingen, idet vegvesenet fraskriver seg ethvert ansvar for slik skade.
5. Eieren og/eller brukeren er forpliktet til for egen regning å foreta de endringer med ledningsanlegget — eventuelt fjerne det — som vegvesenet senere måtte finne nødvendig, idet vegvesenets tillatelse bare er gitt midlertidig.
6. Denne erklæring blir å tinglyse på eierens/brukerens<sup>1)</sup> kostnad som hefte på eiendommen.
7. Arbeidet må ikke settes igang før tinglyst erklæring som nevnt i pkt. 6 foreligger, medmindre vegsjefen har tillatt arbeidet igangsatt på et tidligere tidspunkt. Heller ikke kan arbeidet igangsettes før vegoppsynsmannen eller politiet er varslet og har sørget for å kontrollere at arbeidsstedet er avsperrret og varslet som foreskrevet i pkt. 1.

8.<sup>2)</sup> .....

.....  
.....  
.....

..... den .....

Undertegnede eier av ovennevnte eiendom samtykker i at erklæringen tinglyses som heftelse på eiendommen.<sup>3)</sup>

..... den .....

<sup>1)</sup> Stryk det som ikke passer.

<sup>2)</sup> Plass for ytterligere vilkår.

<sup>3)</sup> Hvor brukeren ikke har særskilt hjemmel til eiendommen, må eierens samtykke innhentes.

## FRA VERNEUTVALGET

### OM BRUK AV HJELM

Under en befaring/inspeksjon som vernelederen og hovedverneombudet foretok nylig, ble det registrert at der hvor formannen gikk i spissen for bruk av hjelm der fulgte stort sett de øvrige hans eksempel. Og motsatt, lot formannen hjelmen ligge i brakka, ja så gjorde de øvrige det samme, de fleste ihvertfall.

Dette var ikke noen ny oppdagelse, det har vært sett før. Eksemplets makt gjelder også i vernearbeidet. Kunne vi bare alle gå foran med et godt eksempel.

To mann arbeider ved siden av hverandre, uten hjelmer. Den ene blir rammet i hodet av en gjenstand, og pådrar seg alvorlig hodeskade. Kan det tenkes at han som unngikk å bli truffet, er litt medskyldig i kameratens skade? Nei, selvsagt ikke, men det kan nok tenkes at han kan føle seg medskyldig, kanskje han er formannen, som hvis han hadde vennet seg til å bruke hjelm daglig, kunnet påvirket sin arbeidskamerat til å gjøre det samme og dermed unngått eller redusert skaden. Og en slik skyldfølelse kan bli for sterk for enkelte.

La derfor heller ikke risikoen for en slik utvikling ved en ulykke være tilstede.

### BRUK HJELM DAGLIG

### BADEBRAKKER ELLER LIKNENDE

Det er en kjensgjerning at ved mange av våre arbeidsplasser er støvplagen, særlig vinterstid, meget ille. Ikke alle steder er mulighetene for mannskapene å sørge for sin personlige hygiene like gode, dessverre. Det kan være mange forhold som spiller inn, vinterstid kan vannforsyningen være problematisk, med mange små arbeidsplasser er det ofte et spørsmål om det finnes tilstrekkelig med disponible brakker.



Fra Blomjoten knuserverk og steinbrudd.  
Øverst: Hans Olsen  
Nederst: Reidar Mathisen  
Begge i reglementert verne-  
utstyr.



På anlegget Rotvik-Håkvik - Lavangnes strever Nils Bendiksen og Valter Iversen i uvær, mens Harald Rognså har fått en særlig kraftig støykilde å hanskes med.



På rv. 86 ved Finnsnes gjør Oddvar Eriksen & co. seg klar for salve.



Verneutvalget vil særlig rette søkelyset mot forholdene ved enkelte av våre knuseverk. Der hvor det av forskjellige grunner ikke lar seg gjøre å anbringe en badebrakke eller på annen måte anordne dusj, bør det anskaffes egen oppvarmet brakke hvor mannskapene kan skifte og vaske seg, slik at de unngår å trekke med seg alt støv og skitt hjem eller inn i boligbrakke.

Dette spørsmålet er nå tatt opp med vegkontorets administrasjon og en håper det vil kunne løse seg med det første.

## FRA VERNELEDERMÖTET 1970

På verneledermøtet i Sandefjord 1. - 3. februar i år var samlet vel 100 representanter for offentlige og private bedrifter.

Møtet var lagt opp med en rekke foredrag og gruppediskusjon over forskjellige emner. Særlig ble støyplagene og deres skadevirkninger viet stor oppmerksomhet av svenske fordragsholdere. De ga høyst interessante opplysninger om alle de forsøk som etter hvert var blitt gjennomført for om mulig å minske støykildene, om støyvern på boremaskiner, kompressorer og andre maskiner. I flere tilfelle var det oppnådd gode resultater i samarbeid med fabrikantene. De henstilte til bedriftene å ta slike spørsmål opp direkte med produsentene av maskiner, ikke bare om problemet støy, men også om maskinenes forskjellige innretninger, så som førerretet m.v.

Deltakerne fikk også en interessant orientering om vernearbeidet i Statskraftverkene som synes å vie dette arbeidet særlig oppmerksomhet.

Det ble samtidig avviklet 2 interne møter for vegvesenet, samtlige fylker var representert.

En rekke saker innenfor vernearbeidet i etaten ble berørt.

Vi nevner bedriftslegeordningen som møtet samstemmig mente burde utbygges så fort som mulig. I denne forbindelse ble Vegdirektoratet anmodet om å fortsette sine bestrebelser med å finne en mere praktisk og fleksibel finansieringsform.

Ellers var forsamlingen særlig opptatt av støvproblemene på arbeidsplasser, spesielt knuseverk. Det ble redegjort for forskjellige tiltak uten at noen hadde vært helt vellykkede.

Fra en representant ble det antydnet at verneombudstjenesten burde organiseres noe annerledes, f.eks. ved at verneombudet betjente et geografisk område, f.eks. innenfor et vedlikeholdsdistrikt, og dermed dekket både anlegg og vedlikehold. Man måtte da ha større inspeksjonsrett. I denne forbindelse ble det også reist spørsmål om det ikke var formålstjenelig å la verneombud gjøre tjeneste som skiltformann.

Representanten fra Finnmark la fram en samleperm beregnet på arbeidsledere og verneombud hvor alt opplysningsmaterieell, forskrifter m.v. om vernearbeid og vernetjenesten ble samlet. Etter hvert som nytt materieell forelå kunne da arbeidslederne og verneombud hefte disse inn. Et godt tiltak som vakte almen interesse på møtet.

Det ble fra flere hold rettet klage mot endel av det personlige verneutstyr for dårlig kvalitet. Særlig ille var de øreklokkene som det nå er inngått innkjøpsavtale om.

Tilslutt nevner vi at etter alvorsfylt verneprat hele dagen, samlet vegfolket seg til innbitt konkurranse om kveldene, i bowling, akkurat som forrige år. Det var opptil flere som gikk rundt med hevnfylte tanker. Vegdirektoratet triumferte i førstningen og Hedemark forsøkte seg med en noe inflasjonsbetont poengberegning som imidlertid ble avslørt. Senere utviklet spillet seg normalt. Vi sier ikke mere.

**DET  
SKADER  
IKKE med**



**Vernehjelmen  
reddet Rana-  
mannens liv!**

*Mo i Rana (NTB):  
Vernehjelmen reddet an-  
leggsarbeider Hilmar  
Fredheim i Rana fra å bli  
alvorlig skadet, og selv  
mener han at han neppe  
hadde vært i live hvis han  
ikke hadde hatt på seg  
hjelmen forleden dag. Tak-*

*et glapp i en stor stein som  
skulle løftes vekk av en an-  
leggsmaskin, og en svær  
stålklo svinget brått ut til  
siden. Kloa traff Fredheim  
på venstre side av hodet,  
og han ble slengt flere me-  
ter bortover. Vernehjel-  
men revnet, men Fred-  
heim var uskadd.*

## - i hine hårde dager



Artikkelforfatteren ombord i "Smaaen"

Pensjonist, tidligere overingeniør Odd Schneider kom til vegvesenet i Troms i 1922 som assistentingeniør. Det har blitt utallige oppgaver med planlegging, bygging, utbedring og vedlikehold av veger og bruer over det ganske fylke. Og innimellom har han også periodevis fungert som vegsjef. Schneider fikk i 1965 Kongens fortjeneste-medalje i gull.

Interessen for og kjærligheten til etaten er like levende og her i "Vegstikka" vil han i et par artikler fortelle om løst og fast fra tidligere tider.

De unge vegingeniørene av i dag kan vel neppe forestille seg hvordan livet i vegvesenet artet seg i begynnelsen av 1920 årene; det gjelder forhold både på vegkontoret og i marken på reiser. En nybakt ingeniør "slapp ikke til" før etter ett år, kanskje gikk det lengere tid. De unge ingeniørene fra N.T.H. ble sett på med skepsis av de eldre ingeniørene som var utdannet ved T.T.L., B.T.L. og andre institusjoner. En hadde følelsen av at de var redde for alt nytt, så vi ble faktisk "holdt nede" inntil vi hadde lært hvordan de ville ha det. En må med gru tenke tilbake på alle unødvendige kurver en måtte anlegge fordi "Wreden" bestemte et jevnt opptrekk f.eks. 1 : 100 i et ellers flatt terreng.

Kontoret hadde ikke nivellerkikkert, ved større nivellemanger ble anvendt vannrør som var en praktisk men djevelsk innretning. I 1922, eller var det et år senere, skulle jeg foreta ferdig-vegsnivellemang av vegen i Målselvdalen. Til min store glede ble der innkjøpt en kikkert til formålet. Da jeg skulle dra avgårde ble jeg nektet å bruke kikkerten, jeg har etter nesten 50 år fremdeles ikke funnet ut årsaken til nektelsen.

Altså måtte jeg dra avgårde med vannrøret, og det skjedde ut på høsten i strålende klarvær. Men det ble kjøligere etterhvert og vannet i røret hadde tendens til å fryse. Det gikk sålenge solen varmet glassene, men da temperaturen sank til

+ 8° måtte vi bruke parafin. Da så "sikteren" engang under flytting hadde glemt å sette proppene i glassene, og dessuten snublet, rente parafinen ut og stillingen ble kritisk. Da der ikke var hus i nærheten og hjelp å få, ble "instrumentet" satt i driftsklar stand ved hjelp av "eget vann".

Om sommeren kunne reisene være litt av en opplevelse, særlig når en besøkte nye steder som var isolert fra omverdenen. Turene med fylkets gamle vegbåt, fembøringen T.A.V. kunne være slitssomme i dårlig vær, men en rakk jo fram tilslutt, selv om farten var minimal. Rytmen var: Arbeide i land med stikning og nivellering fra om morgenen, kaffe og smørbrød i marken om formiddagen, sen middag ombord. Deretter avgang til neste stoppested, hvor en ankom i 3 - 4 tiden om morgenen. Når så "jernet gikk" og ankerkjettinger rutsjet over det tynne hytte-taket forut, fikk en nesten sjokk av alt livet. Senere ble en mere vant til spetaklet og hørte ingenting.

Det ble mange turer med gamle T.A.V. inntil den ble solgt til bonde Simon Larsen i Tennevik for å brukes som losji under fiske.

Skipperen ombord, Arnt Markussen, var glad den dag han kunne gå ombord i "Smaaen" som gjorde ca. 7 mils fart og hadde bra bekvemligheter under dekk. Mannskapslugar forut, så bysse, "salong" og maskinrom. Over dekk var det uhyre primitivt. I byssetaket var en skyveluke hvor en kunne komme opp etter en fast leder. I byssen ble det temmelig varmt, men frisk luft i "luka" ble ikke aktuelt i regnvær. Luken ble senere erstattet med kappe. Kappe var det også over oppgangen fra salongen. Men - styrhus fantes ikke - bare en "styrbås" og skipperen var utstyrt med en "styrpels". At mannskapet holdt ut i tiden før det ble bygget styrhus skjønner ikke jeg. Slikt kunne ikke tenkes i dag.

Turene med "Smaaen" ble både mange og lange, opptil 5 uker i ett trekk. I tiden ca. 1925 - 1936 var der utallige små bygde-veganlegg, og anlegg bygget med dagverkbidrag. De fleste lå ved sjøen, og ble besøkt 1 gang om året. Bevilgningene var små, og kontanter fantes ikke untatt til redskaper og sprengstoff. Arbeidernes tilgodehavende gikk til avdrag på gammel skatt.

I løpet av juni ble ca. 20 - 25 anlegg besøkt. Først ble fjord-årets arbeide - som regel en akkord - besiktiget, så ble der stukket og nivellert en ny akkord som skulle opparbeides i løpet av høsten. Høydeseddel og akkordseddel ble sendt den stedlige



Det kunne ofte være både vanskelig og tidsødende når en skulle gjennomføre markarbeidet med uvante og få folk, som regel hang der en ungjente i andre enden av målebåndet. Situasjonen ble helt forandret fra den tid mannskapet ble med på land, skipperen som stikningsformann og stuerten som sikter. Riktignok ble ikke Markussens rettlinjer bestandig helt bene - ihvertfall ikke de lange, men de ble jo benket senere. Skipper Ole Ditlefsen viste seg å være en glimrende stikningsformann, han var helt nøyaktig og satte opp et farlig tempo, så stikningen gikk fort unna.

Stuert var den gang Egil Martinussen som ble ekspert på sikting, både med "Wrede" og nivellerkikkert. Han hadde en god stund hatt et godt øye til kikkerten, men ble meget skuffet da han oppdaget at alt ble snudd på hodet når han så ut horisonten etter "hiba", som Markussen kalte "småpian".

Etterhvert ble tiden så "rommelig" at planer ble gjort ferdige og ny akkordseddel levert før vi forlot vedkommende anlegg, men så var det verken lørdags- eller søndagsfri, og ikke noen 8 timers dag heller. På en spesiell langtur i nordfylket hadde jeg helt kontor ombord med både stenograf og maskinskriver. Som stenograf fungerte Egil Martinussen, som maskinskriver også Egil M. Det gikk jo ikke så fort men sikkert. Post fra kontoret fikk vi til diverse d/s anløpssteder. Det var jo ikke slike papirhauger som nu, men det var godt å vite at det ikke lå så altfor meget og ventet når jeg kom tilbake til kontoret. Daværende overingeniør Th. Smith Sunde avla besøk ombord i båten mens vi lå i Skjervøy, og var veldig imponert over "filialen".

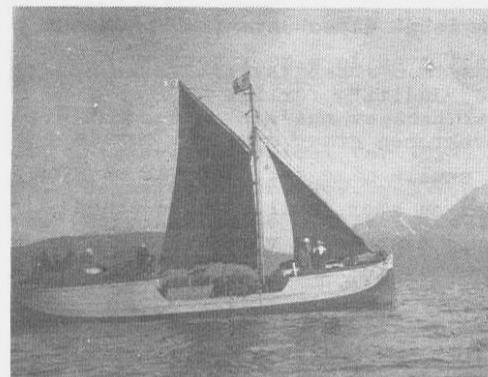
Ja, den Egil var en mangfoldig herre. Et slikt pågangsmot skal en lete lenge etter. Han fortalte meg engang hvordan han ble stuert: Han arbeidet som fyrbøter på gamle "Hans Egede" som gikk i agnfart. Så hendte det at stuerten enten ble syk eller sviktet på annen måte. Skipperen spurte da mannskapet om noen kunne koke? Ja, jeg, sa Egil; så enkelt var det! - Og slik var det med mange andre ting også, f.eks. skriften. Han hadde en temmelig uleselig håndskrift, men en del timer i en folkeskoleklasse på Bjarkøy en vinter, rettet jo snart på dette. Og hvem var det som en jul i Harstad falt inn med en vakker understemme da Martha Øvergård sang julesanger? Jo, det var Egil.

Vi hadde en stund på gamle T.A.V. en stuert som gikk under navn av "Lynelden" fordi han var så rask i alle sine bevegelser; men Egil var nok raskere - og mere målbevist, og utnyttet alle ledige stunder. I bærtiden var bærspannet trofast følgesvenn til nivellerkikkerten, og når Egil ble sendt ombord en time før arbeidet skulle

slutte, var spannet fullt av bær, bringebær eller blåbær etter som det passet. Etter middagen (en sen sådan) var det "fjøstid", da bar det i land med melke- og fløtespann. En gang vi var på stikning i Ursfjord, ca. 4 km oppe i en dal, ba Egil oss ta det med ro på nedtur, han hadde et ærende inne på en gård. Før vi nådde sjøen tok Egil oss igjen, og under armen bar han et selvslaktet kje han tidligere hadde utsett seg.

Det var mangt som kunne berettes om disse sommerturene, om dårlig og godt vær, om billig laksekjøp ved Lyngstua og andre steder, om stor fin uer til 10 øre stykket ved Aglapen og Arnt Markussens fiskekjøp da vi bordet en juksafisker: M: "Har du mykje fesk"? Feskaren: "Æ ha fesk for ei krona". M: "Ja, har du fesk for ei heil krona, så har du jaggu mykje fesk".

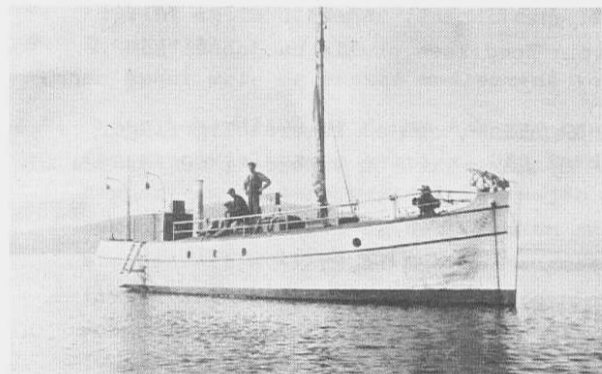
Mere siden.



Til venstre:  
Fembøringen "TAV"  
(Tromsø Amts Veivæsen)

Under til venstre:  
"Smaeen" i sin opprinnelige  
skikkelse med "styrbås"  
(minner mest om en prekestol)

Under:  
Populært mannskap på  
"Smaeen", Arnt Markussen  
og Egil Martinussen.



*Så vår post!*

Ikke av dagens post, men for en del år tilbake mottok avdøde oppsynsmann Løvhaug nedenstående brev. Brevskriveren som øyensynlig hadde et opphold i Amerika bak seg, hadde for ordens skyld merket konvolutten med "R. by hand" som vel skulle stå for "Written by hand" (Skrevet med hånd):

Veiofsynsmand  
herr ing. Løvhaug, Storsteinnes.

Et løst rykte sier så til meg at otte mand fra Balsfjord skal få sysselsetting i veivesenet (i Modahl?). De otte skal, eller skulle være av dei som har gjort bomtur i Lofoten. Hørte et navn tilhørende m/k "Juditt"s mannskap.

Well, "Juditt"s lofotmanskap trenger hjelp, en ligger med brukket fot (veiarbeider?). Hovedsmannen (veiarbeider?) H. Berg var med og bommet i Lofoten, for ikke å nevne deres navn fra bygda som kort etter endt bomtur mistet alt hvad de eide i form av klær og utrustning på Magerøysundet ved "Juditt"s forlis.

Nittende dag jul spurte eg veivokteren etter måking i område Storsteinnes. Nei, Arne Sørli skulle måke der, det var så synd i han, den flinke arbeideren med en stor familie (hele Arnes familie bor på og i Sørlis hus og disponerer vår fars eiendom) og ARNE SØRLI, er ugift liksom meg selv.

Forøvrig snakket veivokteren den dag til et individ som da syklet til skogs på vedhugst til kr. 10,- pr. mål i sulten tilstand!

Er det for syndens, konpensationens, kamerats eller religiøse skyld at akkurat Torstein Bendiksen skulle ha jobben som veileder i Arnes sted?

Dette skriv er, kan De betrakte, som et kameratslig fingerpek på fordeling av arbeide. Eg søker ikke om arbeide i den etaten nu.

Hilsen

Erling Sørli

PS. Eg har en penn til, men den er verre.

S.O.M. Undskyld klattene.

## SAMARBEIDSUTVALGET

År 1970 den 9. januar ble det holdt møte i samarbeidsutvalget for vegvesenet i Troms.

Møtet tok til kl. 10.10 på vegsjefens kontor.

Disse møtte:

For ledelsen, vegsjef Bjarne Haugmoen, overingeniør Eilif Os, overingeniør Herleiv Solberg og kontorsjef Einar Skagen. For organisasjonen møtte oppsynsmann Magnar Angell, vegarbeider Karl J. Kvalness, konstruktør Ingvar S. Holtaas, førstesekretær Olve Reiersen. Reprsentanten Magnor Fossbakk var ikke kommet da møtet tok til. På henvendelse fikk en opplyst at han var syk, og det var ikke mulig å få innkalt varamann.

Som sekretær fungerte Reidar Skjelmo.

Følgende saksliste var sendt medlemmene på forhånd:

1. Rapport om statens vegadministrasjon.
2. Statsvegbudsjettet for 1971.
3. Regnskapet for 1969.
4. Disponering av midler til velferdsformål.
5. Tur med pensjonerte vegarbeidere til vegvesenets arbeidsplasser.
6. Informasjonsmøte hvor også pressen er innbudt.
7. Vegvesenets husorgan "Vegstikka".
8. Valg av formann og nestformann for 1970.
9. Eventuelt

Formannen åpnet møte og ønsket medlemmene velkommen.

Sak 1. Under behandling av denne sak var også innkalt sjefen for planavdelingen, overing. Odd Bardal. Rapport om statens vegadministrasjon ble gått gjennom. Saken ble diskutert og det framkom en del spørsmål som ble besvart av vegsjef Bjarne Haugmoen og de respektive avdelingssjefer. Da den organisasjonsform som er omhandlet i innstillingen i stor utstrekning allerede synes etablert finner en ikke grunn til å gi noen spesiell uttalelse.



Sak 2. Vegsjef Bjarne Haugmoen orienterte utvalgets medlemmer om sitt forslag til statsvegbudsjett for 1971. Utvalgets bemerkning til forslaget er at rammen synes å være altfor snever, dersom Norsk Vegplans intensjoner skal kunne følges opp.

Sak 3. Formannen ga ordet til førstesekretær Olve Reiersen som ga en oversikt over regnskapet for 1969 vedrørende stat og fylke.

Henstillingen fra sentralmyndighetene om å opparbeide mest mulig av bevilgningene for 1969, vil for Troms fylke, på grunn av de spesielle forhold med brubevilgninger, bevirke at en vil få store vansker med å opprettholde den planlagte sysselsetting i eget regi.

Sak 4. Til velferdsformål var det i 1969 en bevilgning på kr. 2 200,-. Beløpet er disponert slik:

Til husleie og servering i forbindelse med møter i samarbeidsutvalget er gått med kr. 453,-. Bedriftsidrett laget "Veg" er tilstått et beløp på kr. 1 547,- mens de resterende kr. 200,- er utbetalt Nikolai Enoksen, Burfjord som preime for hans forslag "Ombygging og påsveising på brukte knusebakker".

Sak 5. Samarbeidsutvalget henstiller til administrasjonen, idet det vises til sak nr 1 i møte 16. oktober 1969 at der arrangeres turer til vegvesenets arbeidsplasser for pensjonerte vegarbeidere i løpet av sommeren 1970.

Sak 6. Idet en viser til sak nr. 1 i samarbeidsutvalgets møte 16. oktober 1969 sa samarbeidsutvalget seg enig i at ved framtidige informasjonsmøter vil noen av disse bli lagt opp med endagsorden som kan gjøre det formålstjenlig å invitere pressen til å være tilstede.

Sak 7. Samarbeidsutvalget vil uttale sin store tilfredshet med utgivelse av bedriftsavisen "Vegstikka" som utkom

med sitt første nummer i juni 1969 og fulgte opp med ytterligere to nummer samme år.

Den har innfridd den forventning en hadde til avisen som det lokale informasjonsorgan den var ment å være for vegvesenet i Troms.

Sak 8. Formannen refererte Vegdirektoratets melding nr. 334/69 Pk av 4. desember 1969 "Samarbeidsutvalgene - Valg for 1970. Årsrapport for 1969".

Organisasjonen har formann kommende periode. Som formann for 1970 ble valgt Karl J. Kvalness med førstesekretær Olve Reiersen som varamann. Som nestformann ble valgt kontorsjef Einar Skagen med overing. Eilif Os som varamann.

Sak 9. Under posten eventuelt tok representanten Karl J. Kvalness opp spørsmålet om anvendelse av "Cobra" boremaskin. Spørsmålet ble besvart av overing. Eilif Os.

Møtet hevet kl. 14.25.

## En hilsen

FRA SAMARBEIDSUTVALGETS NYE FORMANN KARL J. KVALNESS.

Vi lever i ei tid med raske omskiftninger der alle ting farer forbi oss og med oss i karusellfart. Vi er på vei til å bli fanget inn av den tekniske utvikling også innen vegvesenet.

Ingen veg går utenom.

Tid er penger. Vegbygging av høy kvalitet har alltid vært og vil bli kostbart i vårt land.

Skal vi kunne følge med internasjonalt - og vil vi følge med - må vi så langt råd er og i den utstrekning politikerne gir grønt lys til det økonomisk, gjøre bruk av den moderne teknikks hjelpemidler også innen vegvesenet.

Dette vil igjen si, at kravene til teoretiske og praktiske kunnskaper vil stige på alle plan, såvel ved tegnebrettet som i fjellskjøringene.

Og nå er vi kommet til mennesket. Det enkelte menneskes trivsel og innsats på de ulike arbeidsplasser og med de ulike oppgaver er av vesentlig betydning for et godt resultat av fellesoppgavene.

Min hilsen går derfor til den enkelte arbeider og funksjonær innen vegvesenet i Troms.

Ingen jobb er hensiktsløs i øyeblikket. Men det vil alltid bli nødvendig å vurdere følgene av morgendagens arbeidsrutine. Like så kravene. Vi har alle vår plass, vårt ansvar som ledd i det store kjedet å ta vare på .

Lykke til. Respekter mennesket.



Oppsynsmannen:- Kan du reise til Vollan på pressekurs i januar?

Vearbeideren:- Æ trur æ e for gammel til å reise på kurs...

Oppsynsmannen:- Tøv, du har mange år igjen å ødelegge presser på.

# VEG - SPORT

## SKYTING

Våre skyttere er de eneste som hittil i år har vært i ilden. Treningen har gått med liv og lyst foran skytekonkurransene hvor "Veg's" medlemmer har hevdet seg ganske bra.

Fra resultatlisten i Håko's bedriftskyting finner vi:

### HERRER KLASSE I:

- Nr. 2 Wiktør Eriksen
- " 9 Arne C. Olsen

Det var 17 deltakere i klassen.

### HERRER KLASSE II

- Nr. 9 Gunnar Berntsen

Det var 10 deltakere.

Og i "Veg's" bedriftskyting oppnådde våre jenter og gutter slike plasseringer:

### DAMER KLASSE I

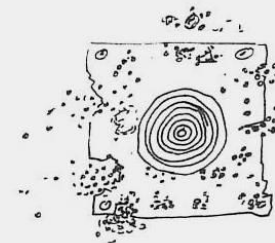
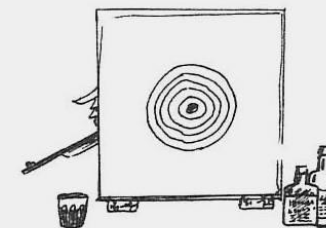
- Nr. 1 Jorun Winsnes
- " 2 Edith Sandvik

Det var 6 deltakere.

### HERRER KLASSE I

- Nr. 2 Øyvind Nedler
- " 12 Bjørn Stiberg

Det var 32 deltakere.



En av skivene i klasse I herrer





HERRER KLASSE II:

- Nr. 1 Arild Teigen
- " 2 Svein Liland

Det var 20 deltakere.

HERRER KLASSE III:

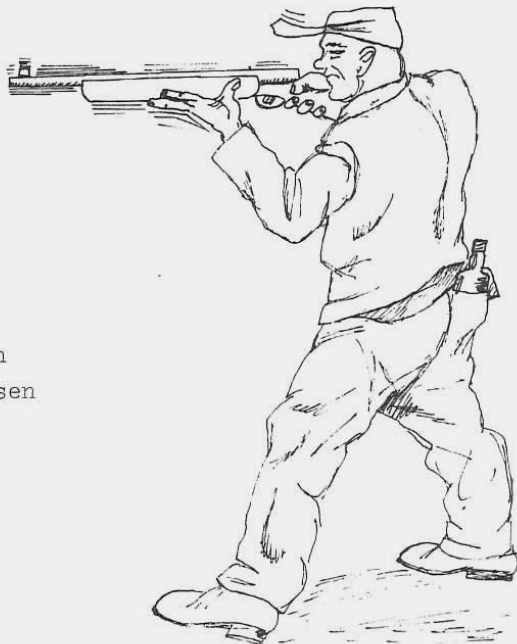
- Nr. 3 Thor Jakobsen
- " 9 Gunnar Berntsen

Det var 15 deltakere.

HERRER KLASSE IV:

- Nr. 2 Jan Vollen

Det var 13 deltakere.



"Veg" hadde satt opp en vandrepokal til beste 3 mannslag og første napp tilfalt Yrkesskolens 1. lag mens "Veg's" 2. lag ble nr. 3, "Veg's" 1. lag nr. 11 og "Veg's" 3. lag nr. 13. Det stilte opp i alt 20 lag.

## SKIRENN

Ved Troms Vegkontor har en de siste to årene arrangert en skistafett mellom lag fra de forskjellige avdelinger ved vegkontoret. Siste år deltok i tillegg et lag fra Nordkjosbotn verksted, - og hevdet seg meget bra i den "harde" konkurransen stafetten har utviklet seg til å bli.

I år tenkte en å følge opp arrangementet med å legge stafetten til Nordkjosbotn, og samtidig innby alle oppsynsmannsdistrikter til å melde 1 eller flere 3-mannslag på. Lagene kan bestå av hvem som helst innen vegvesenet, det være seg anleggs-, vedlikeholds- eller maskinarbeidere.

I tillegg til stafetten vil en forsøke å avvikle nok et skirenn i år, da som et vanlig langrenn med klasseinndeling etter aldersgrupper.

Skulle disse renn vise seg å bli en suksess, vil en årvisst forsøke å følge opp et slikt arrangement.

Stafetten er ment avviklet før påske, ca. 18. - 19. mars, mens det ordinære langrennet skal avvikles etter påske. Dato og sted for sistnevnte renn vil bli bestemt senere.

Meningen med disse renn er å komme sammen for å lære hverandre bedre å kjenne, samtidig som en vil aktivisere flest mulig til å delta i disse "trim"-øvelser. Rennene vil bli lagt opp slik at alle, uansett aldersklasse, vil kunne være med å delta under så like forhold som mulig.

Samtidig håper en at konkurranseforholdet mellom distrikter og mann mot mann, hvert fall på lengere sikt, vil heve "trimnivået" for vegetaten.

Som et ekstra poeng skal nevnes at disse skirenn vil inngå i en trimlandskamp mot Sverige, slik at vårt felles mål må bli å slå svenskene. (Husk årets 15-km i VM i Tsjekkoslovakia).

Vel møtt i skiløypa!

## VEGNORMALKURS PÅ RUSTADHÖGDA.

Etterutdanning er eit velkjent begrep i våre dager. Også i vegvesenet er etterutdanning etter kvart blitt ein nødvendig del av verksemda, så mye nytt som stadig dukkar opp frå alle kantar.

Frå 1. januar 1969 fastsette Vegdirektoratet at Vegnormalane - Geometrisk Utforming - skulle gjelde for bygging og utbetring av riksvegar. For så å få spreidd kunnskap om desse normalane vart det først arrangert eit kurs i Vegdirektoratets regi på Klækken i oktober i fjor, med ein deltakar frå kvart fylke. Frå Troms møtte underteikna. Deretter var det forutsetninga at deltakarane i Vegdirektoratets kurs skulle sørge for at det vart arrangert lokale kurs rundt omkring i fylka for det tekniske personalet ved vegkontora.

Vi meinte at for å få mest mogleg ut av vårt kurs, burde vi koma oss vekk frå Tromsø. Vi festa oss ved kurs- og idrettssenteret på Rustadhögda som eit bra og svært rimelig alternativ, og om kvelden den 2. februar entra vi charterbussen frå TIRB utanfor Fylkesbygget og sette kursen for Innlandet.



Øverst: Full konsentrasjon med ei øvingsoppgave.

Nede t. v.: Thor Jakobsen har Trimian i ryggen i det han doserer om vegkryss.

Nede t. h.: Willy Pedersen prøver seg med ei glidetakling på vegsjefen, men for seint, ballen er alt på veg mot målet.

Fra  
vegnormalkurset

Vi vart innlosjert i fire hytter med to firemannsrom i kvar hytte, med 5 eller 6 mann pr. hytte. Det var til saman 23 deltakarar, dvs. ein frammøteprosent på heile 82,14. Ser ein bort frå enkelte små episoder når 6 mann skulle samstundes inn på eit bitte lite vaskerom kvar morgen, gjekk innlosjeringa knirkefritt.

Undervisninga gjekk for seg i møteromet på idrettssentret, og det var 8 av vegkontorets folk som leidde undervisninga bortsett frå siste dagen da også Lundebrekke og Støvne frå Vegdirektoratet kom inn ein del. Det vart drivi ganske intenst med forelesning og øving frå 8 om morgonen til 6 om kvelden. Deretter var det kveldsmat, ein liten kvil og så ein time eller to med trim i lysløypa eller gymnastikksalen. Det var vel dei tallause utgåvene av "Trimian", oppslått overalt på idrettssenteret, som greidde å aktivisere så mange til fysisk utskjeing etter all anstrengjande tankeverksemd heile dagen.

Etter tre dagar hadde vi gått gjennom det alt vesentlige av vegnormalane, og torsdagskvelden den 5. februar gjekk vi stinne av vegstoff inn i bussen for å vende tilbake til Tromsø og ventande, overfylte skrivebord.

Gunnar Flagstad

## EKSEMPLETS MAKT

AV BILSAKKYNDIGE JARLE HOLAN.

Bilkontrollen har to primære oppgaver, nemlig å kontrollere kjøretøy og foreta førerprøver. Disse hovedoppgaver fører med seg en hel rekke nærliggende gjøremålf.eks. på kjøretøysiden å føre kontroll med verksteder og delesalg, og på førerkortsiden å føre kontroll med kjøreskolene og undervisningen som blir gitt.

I dette vårt arbeid er det svært viktig å kunne vise til eksempler på hvordan tingene skal gjøres. Vi kjenner jo alle eksemplets makt. Det er for oss nærliggende å bruke vår egen etat vegvesenet som eksempel. Dette bl.a. fordi vi mener at vegvesenet må være nr. 1 i trafikksikkerhetsarbeidet og fordi vegvesenet råder over nærsagt alle typer av kjøretøy, slik at det er forholdsvis lett å finne eksempler.



Under den muntlige del av førerprøven blir det fra kandidatene av og til reist kritikk mot vegvesenet bl.a. for feilaktig skilting - spesielt ved vegarbeid, uforsvarlig transport av materiell og uforsvarlig kjøring, spesielt ved brøyting. En del av kritikken er overdrevet, men dessverre viser det seg at den er berettiget i mange tilfeller.

Det som fra vår side synes å være så uheldig er at den kandidat som vi har foran oss er kanskje på topp når det gjelder trafikk-kunnskap - for de første 10 år i alle fall. Han skal nå ut i trafikken og bruke det han har lært. Hvis han da med denne viten som bakgrunn skulle få et feilaktig inntrykk av den måte trafikken lover og regler blir praktisert på av de som har laget dem, vil dette være meget uheldig. Vi må ikke glemme at lover og regler angående trafikken og kjøretøyene lages i Vegdirektoratet d.v.s. vegvesenets øverste ledelse. Å være disse bestemmelser etterrettelige er derfor vår plikt mere enn noen annens. Hvis en nybakt fører starter sin karriere med et feilaktig inntrykk av hvordan vegvesenet praktiserer sine egne regler, vil dette til slutt gjenspeile seg i hans måte å respektere de samme bestemmelser på. Skulle vi få mange slike førere vil trafikken ikke bli sikker lenger.

Vårt ønske er derfor at vi skal gå sammen om å bli et lysende eksempel for andre trafikkanter og ikke bare det, vegvesenet i Troms skal være et eksempel for vegvesenet i andre fylker.

Dette kan gjøres ved at skilting - spesielt i forbindelse med vegarbeid - blir utført overensstemmende med skiltinstruksen. Og minst like viktig at skiltene for hver dag etter endt arbeid blir tatt ned. På den måten kan respekten for skiltene opprettholdes.

Videre er det viktig at reglene for transport av materiell blir fulgt. Det er her spesielle bestemmelser for sikring - merking og lys.

Til slutt vil vi nevne kjøringen, spesielt brøyting. Denne utføres kanskje i like stor grad av leiesjåfører, men i den alminnelige manns øyne er de forent med vegvesenet. Vi vil der minne om at selv om kjøretøy under utførelse av vegarbeid er fritatt for plikten til å følge visse regler, så betyr ikke det at disse regler skal fravikes. Vegtrafikklovens § 3 lyder:

"Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpå-givende og varsom så det ikke voldes skade eller

oppstår fare og slik at annen trafikk ikke unødige blir hindret eller forstyrret."

og den er det ikke noe fritak for, selv ikke for utrykningskjøretøy. La oss derfor bli enig om - før flere ulykker skjer - at det er forbudt å kjøre på venstre side av vegen med mindre særskilt varsel er gitt om dette ved oppsetting av skilt eller vakt.

Noen vil kanskje etter å ha lest dette si at vi er strenge med vår egen etat. Vi håper at det er oss tilgitt når vi sier at for oss er det blitt en merkesak dette at vegvesenet skal være den første og den beste, og i håp om at det skal skje tilbyr vi all den hjelp etaten måtte trenge og som vi kan gi for at vi sammen skal nå dette mål.

## Personalia



Vi har da jublanter også denne gang, og vi gratulerer med 50 ÅR:

Formann Ole Løvhaug, Nordkjosbotn	2/3
Vegformann Hans Ludviksen, Forøysøter	11/3

60 ÅR:

Vegarb. Thorvald Mortensen, Olderdalen	26/2
" Åsmund Alstad, Bardu	19/3
" Arnold Lillevoll, Takelvdal	23/3

og vi sender også våre hjerteligste gratulasjoner til pensjonist, tidligere stuert ombord i "Veg", Toralv Marthinussen, Bjarkøy som fylte 70 år den 11/3.

### NY PENSJONIST

Vi har denne gang bare 1 ny pensjonist å presentere, men til gjengjeld er det en av våre aller mest kjente og dyktige formenn, nemlig vegformann Johan Brustad, Rotsundelv.

Johan Brustad kan se tilbake på henimot 50 års virke som vegarbeider og praktisk talt alle disse årene for Statens Vegvesen.

Allerede i 1927 finner vi ham som formann og utallige er de formannsoppgaver Brustad er blitt tildelt opp gjennom årene, mange vanskelige oppdrag har det også vært, men disse har han fått i sikker forvisning om at de ville bli tilfredsstillende utført.

Og med solid dyktighet har han ledet sine arbeidskamerater og det så bra, at det på hans arbeidsplasser ikke har forekommet ulykker med skader.

Vi sender Johan Brustad vår hjerteligste takk for alt det utmerkede arbeide han har utført for etaten, og ønsker ham ennå mange og hyggelige år som pensjonist.

## † DØDSFALL



Vegvokter Johannes Rystad, Takelvdal er død, nær 66 år gammel.

Rystad kom inn i vegvesenet i 1926 og ble i 1947 formann. Arbeidet foregikk vekselvis på anlegg og vedlikehold inntil han i 1954 ble tilsatt som vegvokter.

Som formann og vegvokter utførte Rystad et utmerket arbeide for vegvesenet og nøt alles respekt for den dyktige måte han ledet de ulike oppdrag på.

I Målselv kommune har han innehatt en rekke kommunale tillitsverv og i Målselv vegarbeiderforening har han sittet

i styret hele tiden fra starten i 1934, de siste 8 år som formann. På arbeidsplassen var han den selvskrevne tillitsmann.

Vi vil alle minnes denne solide arbeidsmann og administrator, og ikke minst hans hyggelige og omgjengelige vesen som vi alle satte slik pris på.

# SHELL - verdens fjerde største industri- bedrift





### Vår anleggsavdeling leverer :

MICHIGAN hjullastere, DRAVN knusere,  
Transportører.

Alt i anleggsutstyr!

Transportbånd, stim- og trykkluftslanger.  
VALVOLINE smøreljer til alle formål.

### Vår friluftsavdeling gir tilbud på:

Årets båter fra landets ledende fabrikker.  
EVINRUDE og YAMAHA påhengsmotorer.  
VOLVO PENTA hekkaggregater.

☎ 8 45 40

**Salg med service.**

ALT  
FRA  
ETT  
STED

- Trelast
- Byggevarer
- Sanitær
- Støpegods
- Beslag
- Kjøkkeninnredninger
- Varemagasin
- Redskaper
- Wire
- Verktøy
- Sementvarer

Kontakt oss – et moderne  
firma med tradisjon  
i bransjen.

**AUSTAD**  
I SJØGATEN \* ☎ 8 45 50