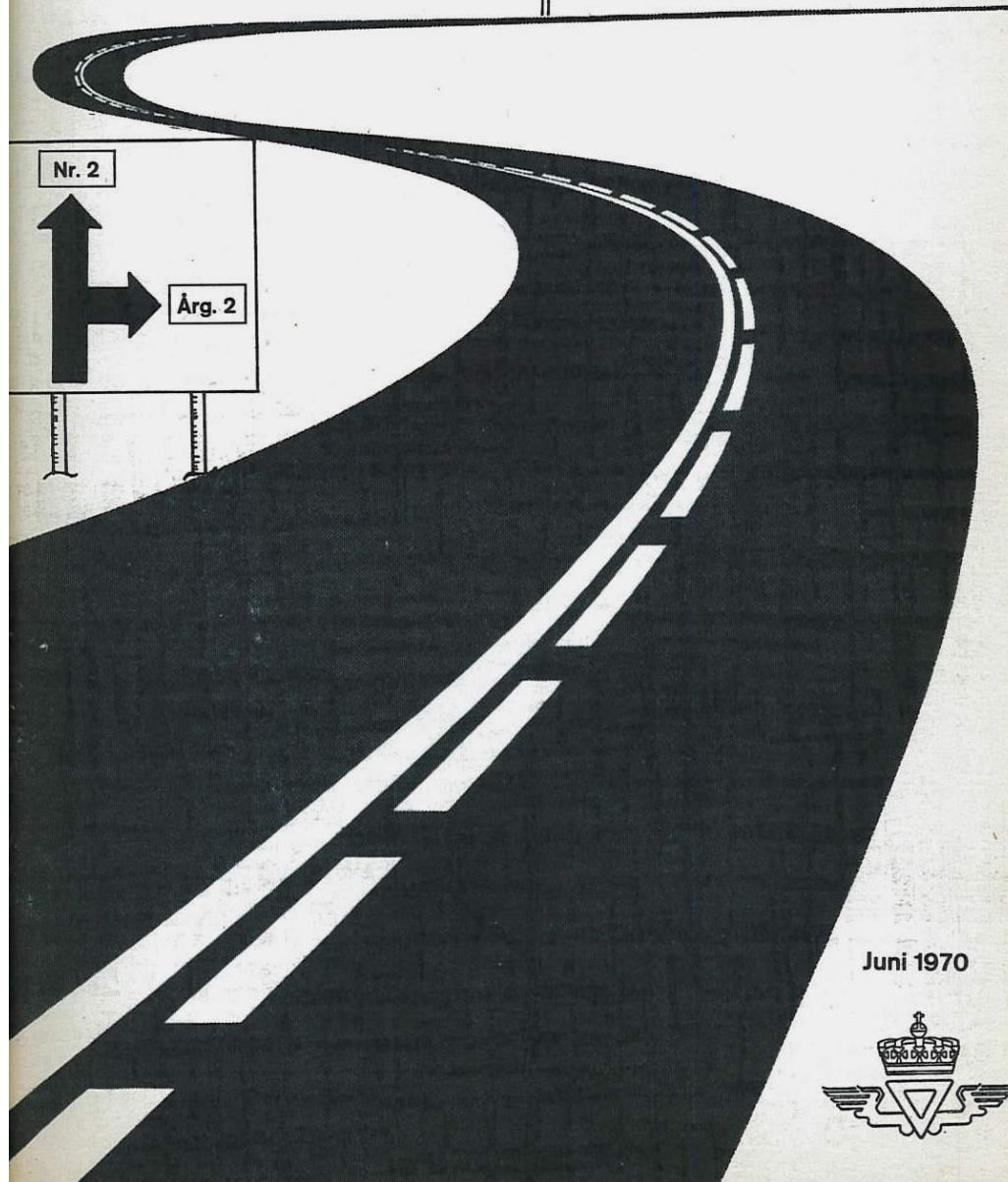


Vegs ikka



Juni 1970



Vegvesenet i Troms

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS

Nr. 2 juni 1970

INNHOOLD:

2. årgang

Side 3 Hyggeligere langs våre vegger

Redaktør: Førstesekr.

Olve Reiersen

" 4 Administrasjon og organisasjon

" 13 Estetikk i vegsektoren

" 16 Av vår post

" 17 - i hine hårde dager

" 22 Veg - sport

" 25 Ny revisjon av regnskapsordningen

" 30 Fra vernefronten

" 33 Timelønnen i vegarbeidsdriften

" 34 Kontaktmøte

" 37 Pensjonistsammenkomst

" 39 Samarbeidsutvalget

" 42 Feriene 1970

" 43 Personalia

Redaksjonsutvalg:

Overing. Eilif Os

Avd.ing. G. Berntsen

Avd.ing. I. Furuholmen

Oppsynsm. G. Henriksen

Vegform. Arne Johnsen

Utgiver: Vegkontoret i Troms

Neste nr. kommer i september, fristen for stoff setter vi til 10. august 1970. Hvor ble det forresten av alle de gode historiene fra vegfronten?

- 3 -

HYGGELIGERE LANGS VÅRE VEGER

Vinter og snø har nå sluppet taket for denne gang og vi står foran en ny turistsesong. Med den stadige utvidelsen av lørdagsfriordning kan vi i de kommende helger i tillegg til fremmedturismen, også vente oss store lokale turiststrømmer langs våre vegger hver eneste helg utover sommeren. Det er mennesker som søker hvile og avkobling fra hverdagens mas og slit med å søke nye steder, nye naturomgivelser.

Enten det nå er mennesker som pr. bil søker nytt eller gammelt terreng for til fots videre å vandre i skog og fjell, fiske i elv og vann, eller det er de som bare nyter naturen fra bilvinduet og ønsker en hyggelig hvil ved våre rasteplasser, eller langveisfarende på gjennomfart, så vil alt naturgriseri, forurensingskilder, rot m.v. virke humørdrepende. Og ikke bare på trafikantene, men kanskje i særlig grad på de som har sine hjem og arbeidsplasser langs våre vegger.

Hvorfor mase om dette nå igjen, vi har da våropprydding hvert år, rundskriv går ut rett som det er, det burde jo klare seg?

Husk, det er naturvernåret i år, riktignok bør jo ikke det være grunnen, rydde og pusse er jo ikke noe vi blir ferdige med, det må skje etterhvert.

Men noe av tanken med naturvernåret, er å bringe disse forhold inn i selvfølgelighetenes rekker, gjøre alt naturvernarbeide til en vanesak.

Og vegvesenet ønsker å gå foran, og det er ofte bare ganske lite som skal til. Kanskje kan det smitte litt over på trafikantene også, la de slippe å tenke som så, litt skrot fra eller til spiller ingen rolle.

Neste gang blir det mindre å rydde.

Administrasjon og organisasjon

VEDLIKEHOLDSAVDELINGEN

Vegvedlikehold har i forskjellige former eksistert like lenge som menneskene, ja kanskje endog før deres tid. Våre gamle norske lover Gulatings- og Frostatingsloven fra ca. år 950 og utover inneholdt bestemmelser om vegens bygging og deres vedlikehold.

Da det etter kristendommens innførelse i vårt land ikke lenger var adgang til å holde trøler ble alle selveiende bønder pålagt å vedlikeholde veger og bruer. Alle vegføre menn skulle reparere vegene siste yrkesdag før Jonsokaften. Til andre tider ble bøndene innkalt til vedlikeholdsarbeid ved budstikke og lysing i kirkene. Kongens ombudsmenn var meget strenge og kunne ilegge bøter og annen straff for forsømmelser.

Bøndene på Karmøy nektet en gang i unionstiden å delta i vegvedlikehold. De ble betraktet som opprørere og sendt med orlogsskip til København. I Austagder ble kvinner og barn satt til å reparere vegene. Det heter at der ble utført lite og dårlig arbeide.

Ordnningen med at selveiende bønder hadde vedlikeholdsplikten på vegene besto helt til våre dager. I den seneste tiden var vegnettet inndelt i roter med rotimestre som skrev ut lister med innkalling til vegvedlikehold til bestemte tider og fordelte snøplogkjøringen som dengang foregikk med hester. Rotimestre var for det meste lensmennene. Deres tilknytting til vedlikeholdsdriften som vegtilsynsmenn varte i mange fylker helt fram til vegloven av 1963 trådte i kraft.

Først fra 1. januar 1928 overtok staten vedlikehold av i alt 8700 km veger herav 693 km i Troms mot 1/3 distriktstilskott.

En hadde på samme tid tilsammen 408 km fylkes- og bygdeveger i fylket. For dette vegnett ble det her i Troms innført en spesiell ordning idet vedlikeholdet helt skulle sortere under vegvesenet. Fylket deltok med 50% av utgiftene. Resten ble fordelt på kommunene etter et meget listig system, hvor folketall, kommunens økonomiske stilling samt lengden av riksveger innen herredet kom inn i bildet.

Samtidig ble det sørget for at våre vanlige oppsynsmenn ved nyttilsetting av "vegtilsynsmenn" ble ansatt også i denne stilling. Derved fikk en rekke lensmenn intet med vegvedlikeholdet å gjøre her i vårt fylke.

Ordnningen med en felleskasse kalt "Fylkets vedlikehold" ble senere etter mønster fra Troms innført i en rekke andre fylker i landet. Hvorvidt utgiftsfordelingen også fulgte systemet herfra vites ikke.

Da krigen sluttet var vegnettet i Troms så nedslitt som vel ikke i noe annet fylke i landet. Tyskerne hadde da i 5 år hatt sine forlegninger i hver eneste avkrok av vårt vidstrakte fylke. Særlig var det enorm trafikk av alle slags kjøretøyer, herunder hestevogner og kanoner med smale jernhjul som skar opp vegene på langs, ved tilbaketrekkingen fra Finnland.

Det fulgte en rekke "magre" år for vegvedlikeholdet hvor parolen etter at vinterutgiftene var betalt årligårs, gikk ut på at der bare måtte foretas høvling og skraping. Vegnettet var i meget dårlig forfatning med teleløsning 3 og 4 ganger i året. Det som i det hele tatt gjorde det mulig å holde det gående var at der i meget stor utstrekning ble benyttet hjelpearbeidsmidler på utbedringsanlegg til nedknusing av fjell som så i barmarkstiden ble kjørt ut for vedlikeholdsmidler. Vegvesenet var i denne periode meget lite populært.

Vedlikeholdet ble på en måte skilt ut som egen funksjon i midten av 1950 årene. Overingeniør Schneider planla og la opp vedlikeholdsdriften for hele fylket og fordelte midlene. De enkelte avdelingsingeniører og kombinerte anleggs- og vedlikeholdsmenn hadde så det nærmere tilsyn med arbeidenes utførelse.

Etter hvert øket vedlikeholdsbevilgningene, særlig til vedlikehold av fylkesvegene, slik at en kom over i et noe mer aktivt vegvedlikehold.

Etter nyordningen forårsaket ved vegloven av 21. juni 1963 skal riks- og fylkesveger vedlikeholdes i vegvesenets regi, mens vedlikehold av kommunale veger skal besørges og bekostes av de respektive kommuner.

Overingeniør Schneider gikk av ved oppnådd pensjonsalder 1. september 1965 etter 43 års tjeneste i vegvesenet i Troms fylke.

Vedlikeholdsdriften gikk etter nevnte dato over til nuværende leder samt konstruktør Martin Eriksen. Førstnevnte hadde allerede i mange år delvis vært tilknyttet denne sektor. Overingeniør Schneider fortsatte på pensjonistvilkår fram til 1. mai 1967, hvilket var meget nyttig for de nye.

Ved utgangen av 1969 var der avlevert 1520,9 km riksveger og 1630,1 km fylkesveger tilsammen 3151,0 km. I tillegg hertil kommer ca. 227 km uavleverte fylkesveganlegg som brøytes om vinteren og delvis også må vedlikeholdes i barmarkstiden, hvorved samlet lengde utgjør 3378 km.

Av denne lengde vedlikeholder Harstad by 6,2 km riksveger samt et ferjeleie og 9,1 km fylkesveg, Tromsø by 10,9 km riksveg og 11,5 km fylkesveg, tilsammen 37,7 km mot refusjon fra henholdsvis stat og fylke.

Pr. 1. januar 1970 var av riksveglengden 91,4 km belagt med asfalt, 270 km med oljegrus eller Ottadekke mens hele 1159,5 km fortsatt var grusveg. På fylkesvegene var bare 9,8 km belagt med asfalt, for det meste innen byområdene, resten var grusveg.

Bemanningen på kontoret i vedlikeholdssektoren er fra 1965 og fram til i dag øket fra 2 til 6 mann.

Disse er regnet etter ansiennitet:

Overingeniør	Eilif Os	61 år	beg. i vegv.	1934
Avd.ing.	Karl P. Bruun	56 år	" " "	1941
Konstruktør	Martin Eriksen	40 år	" " "	1954
"	Ole Fr. Wikstrand	27 år	" " "	1968
Avd.ing.	Erik Johannessen	27 år	" " "	1969
Konstruktør	John Arild Jenssen	23 år	" " "	1970

Etter R.dir. opplegg skal såvidt vites "staben" ved kontoret deles i eksperter og ikke sådanne

Det er da formentlig ekspertene som er regnet opp her, en blanding såvel i alder som visdom. I vedlikeholdssektoren ansees det imidlertid som en styrke med erfaring og nedarvede tradisjoner mikset opp med nytenking og pågangsmot, det siste fortrinnsvis ved yngre krefter.

Foruten det rene vegvedlikehold har en rekke arbeider av halvt anleggsmessig karakter som forarbeider for oljegrus, utbedring av flaskehalser samt mindre utbedringer av fylkesveger sortert under vedlikeholdet. I tillegg hertil har også legging av nye asfalt, oljegrus og ottadekker samt asfaltkontroll vært tillagt vedlikeholdsavdelingen.

En har såvidt mulig forsøkt å dele arbeidsområdene etter funksjon. Det vil føre for langt i detalj å nevne den enkeltes arbeidsfelt, men en vil forsøke kort å nevne de viktigste:

- Overingeniør Eilif Os: Ledelse, koordinering, planlegging og tilsyn.
- Avd.ing. Karl Bruun: Stedfortreder for leder, driftsplaner, pengeforbruk, vintervedlikehold, mindre vegutbedringer.
- Avd.ing. E. Johannessen: Asfalt og asfaltkontroll, vedlikehold av bruer, malingsarbeider, rekkverk, renhold mv.
- Konstr. Martin Eriksen: Forarb. for oljegrus, flaskehalser, legging av penetrasjonsdekker, oljegrus og ottadekker. Stikningsarb., grunnerverv, vedlikehold av ferjekajer, rasteplasser, anleggshus og brakker m.v.
- Konstr. O.Fr. Wikstrand: Grusproduksjon, disp. av pukkverk, produksjon og båttransport av grus fra Tyttebærvik, registrering av grus og materialforekomster, rasjonaliseringstiltak i forb. med prod. av grus og bærelag, rapporter for samlet prod. av samme.

Konstr. J.A. Jenssen: Brøytestatistikker, rapportering i teleløsningen, vektkontroll (delvis) samt forefallende arbeider.

I tillegg hertil er vedlikeholdssektoren avhengig av annen ekspertise innen kontorets fire vegger og to etasjer og har som assosierte medlemmer førstesekretær Olve Reiersen ang. veglengder, vegavleveringer, omklass., kartarbeider m.v., sekretær Jan Pettersen ang. personalsaker, sekretær Reidar Skjelmo ang. bruers bærevne og disp. for såvel militære som sivile kjøretøyer, fullmektig Fritz Aagesen ang. disp. for bygninger, avkjørsler og ledningssaker, avd.ing. Bjørn Stiberg ang. skilting og sist, men ikke minst maskinavdelingen hvor avd.ing. Gunnar Berntsen og fullmektig Steinar Norum i alle år har påtatt seg oppgaver utover deres egentlige arbeidsområde.

Det er i det hele særlig nødvendig for vedlikeholdsavdelingen å ha et tillitsfullt og godt samarbeid ut over "grensene" herunder rapportering om vegforhold og andre meldinger av matnyttig interesse.

Vedlikeholdsavdelingen har for inneværende år følgende midler til disposisjon:

Staten:

Til vanlig vedlh. i landdistr. (inkl. moms)	ca. kr 17,81 mill		
Forarb. av vedlikehm. karakter for oljegrus m.v.	" " 0,99 "		
Legging av oljegrus og ottadekker	" " 2,80 "		
Nyeasfaltdekker og slitedekker	" " 0,53 "		
Tild. Harstad og Tromsø 0,52 mill. + moms ca. 0,13 mill.	" " 0,65 "		
Beredskap mask.avd.	" " 0,22 "	Sum rv. vedlh.	23,0 mill
Av bev. utbedring av riksveger (sup)			2,5 "
	Sum statsmidler		25,5 mill

Fylket:

Til vanlig vedlh. landdistr.	11,56 mill + moms ca. 1,3 mill	ca kr 12,86 mill	
Ersfjordbotn bru (restkostnader)	" " 0,15 "		
Asfalt og oljegrusdekker	" " 0,15 "		
Beredskap mask.avd.	" " 0,08 "		
Tild. Harstad og Tromsø 0,45 mill + moms ca. 0,11 mill	" " 0,56 "	Sum fylkets vedlh.	13,80 mill
Mindre vegutbedringer (inkl. hj.arb.)	" 0,40 mill		
Vegutb. i Kirkesdalen	" 0,20 "		0,60 "
Totalsum ca. 39,9 mill		Sum fylkesmidler	14,4 mill

Der er inneværende år planlagt å legge 2,3 km nye asfaltdekker samt 69,2 km oljegrus og ottadekker for riksvegvedlh.midler (inkl. overførsel fra anlegget Kampevoll-Stonglandseidet) samt 1,1 km nytt asfaltdekke og 5,4 km oljegrus for fylkets vedlh.-midler.

Fylket er delt i 9 vedlikeholdsdistrikter med følgende veglengder og bemanning:

Distr	Veglengder	Oppsynsmanns-
nr.	Rv. Fv. Sum Leder	Oppsynsmann assistent
1	200,1 262,4 462,5	O. Nilsen A. Nilsen A. Nilsen
2	177,9 235,0 412,9	E. Hansen A. Paulsen
3	202,5 185,1 387,6	O. Solvang E. Bakland N. Jakobsen
4	152,6 182,2 334,8	K. Liland T. Hevnskjell
5	165,1 262,7 427,8	H. Lundberg H. Strand J. Mosbergvik
6	98,3 163,6 261,9	A. Hanssen F. Nikolaisen
7	152,0 136,9 288,9	K. Skog Odd Fagerli
8	267,5 199,9 467,4	R. Hjalmarssen S. Nilsen A. Leirbakk
9	87,8 208,7 296,5	G. Henriksen O. Berglund
Sum	1503,8 1836,5 3340,3	x) Herav ca. 227 km uavlevert fylkesveganlegg.
Byer	17,1 20,6 37,7	
Tot		
sum	1520,9 1857,1 3378,0	

Hertil kommer kontorhjelp i distrikt 1 Helge Pedersen, i distrikt 2 Arne Storhaug, i distrikt 3 Sigurd Johansen, i distrikt 4 Jens Stormo, i distrikt 6 Thor Augustinussen, i distrikt 9 Thor Augustinussen.

Den nyordning som ble gjennomført for 2-3 år siden når det gjaldt bemanningen på oppsynsmannsplanet i vedlikeholdssektoren har vist seg meget nødvendig. Den er bl.a. en forutsetning for lørdagsfri annen hver lørdag samt brukbar ferieordning for oppsynsmennene. Tidligere var en vedlikeholdsoppsynsmann aldri helt fra sine plikter, men de hadde god støtte og hjelp av sine dyktige koner som i oppsynsmannens fravær traff viktige og riktige avgjørelser. På tross av større bemanning er det fortsatt meget viktig at oppsynsmannskonene får den best mulige innføring i, og innforlevelse med vedlikeholdsproblemene i vedkommende distrikt og oppdras i streng tukt og formaning.

Det er meget store verdier som forvaltes av den enkelte vedlikeholdsoppsynsmann. Det er nødvendig med en nøye oppfølging av årets driftsplan selv om det ofte kan avhenge av vær og vind hvor pengene tar vegen. Imidlertid er en i Troms i den heldige stilling at samtlige oppsynsmenn er erfarne og "pengebevisste" herrer slik at det helst går bra. Vegforholdene og beredskapen må sies å være så god som en med rimelighet kan vente.

Den samlede mannskapsstyrke i vedlikeholdsdriften er 212 mann med tillegg av 58 mann som lønnes av maskinavdelingen, men som er fast tilknyttet vegvedlikeholdet som sjåførere, høvlførere og maskinførere, tilsammen 270 mann.

Etter hvert som grensene mellom vedlikehold av riks- og fylkesveger utviskes er det vanskelig å fastsette hvilke arbeidstakere som tilhører riksvegsektoren og hvilke som tilhører fylkesvegvedlikeholdet. Teoretisk regner en med 127 mann på riksvegens vedlikehold og 85 mann på fylkesvegvedlikeholdet, mens maskinavdelingens 19 sjåførere og 39 høvl- og maskinførere arbeider i begge sektorer.

I de senere år har en gradvis gått over fra den gode, gamle vegvokterordningen til organisering i arbeidslag utstyrt med inspeksjonsvogner. Etter hvert vil vel bare de vedlikeholdsar-

beidere som betjener et avstengt vegnett fortsette som egentlige vegvoktere mens de øvrige organiseres i patruljer.

Nyordningen har både fordeler og ulemper. Det verdifulle lokalkjennskap som vegvokteren hadde til sin rute, der han i detalj kjente hver stein og hver tue langs vegen, og hver stikkrenne og svakheter i vegen går tapt.

Det er tidens krav til større spesialisering og øket beredskap som har gjort det nødvendig å forlate vegvokterordningen. En har inntrykk av at nyordningen stort sett er vel mottatt av arbeidstakerne, særlig dette at en kan komme imellom uten å måtte ty til sykkelen eller mopeden i all slags vær, og at de i og med inspeksjonsvognene har spisebrakke med seg og ikke som røyskatt og rev må søke hus under hver busk eller innynde seg hos fruene langs vegruta for å kunne innta sine måltider, eller for å søke ly under ugunstige værforhold.

En har i Troms en interessert og arbeidssom arbeidsstokk av vedlikeholdsarbeidere og maskinfolk som til enhver tid, uansett stor eller liten helg er villig til å tørne ut til innsats på vegene til beste for trafikkantene.

Brøytingen utgjør en viktig oppgave i vegvedlikeholdet. Praktisk talt alle riks- og fylkesveger holdes åpne for vintertrafikk. Der er antatt i alt 155 private lastebileiere som brøytekontraktører på like mange brøyteroter. Vegvesenet selv brøyter bare 10 roter på tilsammen ca. 171 km med egne vogner, vesentlig høvfjellsstrekninger.

Såvel våre egne sjåførere som brøytekontraktørene har lang erfaring i sitt arbeide og utfører sin ofte slitsomme jobb med dyktighet og påpasselighet og burde rett ofte få trafikkantenes ros istedetfor ris.

De totale utgifter til vintervedlikeholdet er betydelige og utgjør en stor prosent av vedlikeholdsbudsjettene. For inneværende år regnes utgiftene til vintervedlikeholdet å komme opp i kr 6.045.000,- og kr 5.330.000,- på henholdsvis riks- og fylkesvegnettet.

Foruten til brøyting leies private biler og maskiner i stor utstrekning. I 1969 utgjorde uttellingene til private biler og maskiner 4,2 mill. kr og til egne sådanne gjennom maskinavdelingen 1,3 mill. kr.

Vegvedlikeholdet er i første rekke en seviceinstitusjon. Vår legendariske vegdirektør Hans Hagerup Krag tildelte særlig fortjente medarbeidere en medalje hvor det på forsiden sto "Sag!" og på baksiden "Den der vil være stor blandt eder han være alles tjener."

Måtte medaljens bakside nu og i framtiden stå som bakgrunnsoppmerking og være ledemotivet for alle som har med vegvedlikeholdet i fylket å gjøre til beste for vegene og trafikkantene.



VEDLIKEHOLDSTABEN SAMLET I HOVEDKVARTERET

ESTETIKK I VEGSEKTOREN

Vi gjengir her kontorsjef Einar Skagens debattinnledning på kontaktmøtet med oppsynsmennene 19. november 1969:

Smak og behag kan være så forskjellig. Men på ett område tror jeg ikke der hersker noen vesentlig meningsforskjell hos menneskene om hva som er pent og hva som er stygt, nemlig vårt inntrykk av Guds frie og storslagen natur. Og naturen gir spillerom for våre mest varierende følelser. Tenk på en sommeraften når midnattsolen skinner over holmer og skjær inn gjennom en fjordarm med speilblankt vann, bjørkekledte grønne åser oppover fra strandbreddene, og en og annen sjark eller robåt duvende dovent og melankolsk i slake fortøyninger. Eller tenk hvor liten og avmæktig vi står en stormende vinterdag når elementene raser fra langt til havs opp mot de forrevne tinder, - skremmende og betagende på samme tid. Jo, naturen frembyr et stadig skiftende og levende spill fra skaperens hånd.

Dere kjenner historien om presten som kom til Ola gårdbruker og sa: "Nei, hvor vakkert du har det på gården din her Ola, her har sannelig Vår Herre lagt det godt til rette for deg." "Å ja", svarte Ola, "det kan så være, men eg skal si deg prest, at det så ikke så rart ut her den gang han dreiv aleine".

Menneskehånden har nok grepet inn i naturforholdene på mange slags vis, både til det gode og til det onde. Tenk på en bølgende kornåker der terrenget tidligere besto av vassjuk myr, kratt og stein. Og på den annen side, hvor mange steder ser vi ikke stygge avkrekkende sår i naturen etter menneskenes herjinger. Vi har skremmende eksempler på slik vandalisme bare her på Tromsøya, nord på øya, hvor midt i de grønne åsene svære grå steinflater skjærer en i øynene på lang avstand etter Tromsø ingeniørvesens og private entreprenørers mangeårige steinuttak og knusing der borte. Det gir et forstemmende og trist inntrykk.

I disse dager pågår en heftig diskusjon om Aurlandsdalen, om den skal bevares, vakker og tillokkende for menneskenes behov for fysisk og mental rekreasjon fra dagliglivets press og stress,

eller skal den fylles med vannmasser til et kjempekraftverk. Rekreasjonsbehovet hos menneskene øker fra år til år fordi befolkningen i byer og tettsteder stadig vokser, og plassen blir trangere. I helger og ferier vil man ut fra disse steder, ut på landet, oppover til fjells for å nyte natur og friluftsliv.

Og bilen er uten sammenlikning det mest benyttede fremkomstmiddel. Der er nok de som setter seg i en bil alene for å komme fra et sted til et annet. Men i dag hvor bilen er så å si alle manns eie, er der en masse mennesker som ser fram til og nyter bilturen i seg selv som en rekreasjon. Jeg tror også at de fleste som bruker bilen i sitt arbeide over lengere strekninger føler avslapning og avkobling når de sitter bak rattet.

Men en biltur kan være en høyst forskjellig opplevelse. Vi kjenner fryd i vårt indre, vi føler oss glad og opprømt når vi kjører på gode veger gjennom vakre omgivelser, ofte får vi lyst til å slakke ned på farten, ta en trall for oss sjøl når vegen og naturen foran oss ligger som et vakkert bilde i alle sine skiftende nyanser, det ene kunstverk etter det annet rulles opp foran oss og gjør oss nesten andektige over disse sammenhengende resultater av et harmonisk samarbeid mellom Skaperen og menneskets hånd og ånd. Så langt fra å være noe skår i naturen, utfyller og supplerer vegen naturens skjønnhet, og stemmer menneskenes sinn til fred og forsonlighet med tilværelsen. Vegen går i ett med natur og terreng, kurver seg nensomt og oversiktelig gjennom landskapene. Jeg har kjørt forbi høye skjæringer som faktisk har gitt inntrykk av artistisk mosaikk, og jeg har kjørt forbi dype fyllinger som har fristet til å stupe kråke nedover. Og vegen selv, - sirlig oppmerket, sikret med pene rekkverk, utstyrt med opplysende skilt. Da føler man velvære og trygghet i bilen. Men vi har andre veger, veger som gir umiddelbart inntrykk av at her har det bare vært om å gjøre å få slått en veg igjennom, billigst og fortest. Alle vanskeligheter er unngått, skarpe kurver rundt små høyder, tilfeldig og tankeløstlinjevalg, høye bakketopper, dype lavbrekk, fyllmasser tatt fra terrenget omkring med mengder av avflekke skråninger hvor grå steinmasser og flater av leire skriker oss i møte. Ofte svære fyllinger av små og store stein bare skjøvet hulter til bulter utfor vegbanen, skjæringer som ser ut som fjellras.

Og vedlikeholdet av en slik veg blir som anlegget av den. Det inspirerer så lite å gjøre noe med en slik veg, og dessuten teknisk både vanskelig og arbeidskrevende, økonomisk nesten umulig. Grøfter gror igjen, fylles med stein og grus, greiner og skitt og lort. Trafikantene mister jo også respekten for en slik veg, de kaster fra seg avfall uten samvittighet, for litt mer eller mindre skrot spiller jo ingen rolle. Hvordan føles det å kjøre på en slik veg? Utrivelig og nedslående, bedrøvelig fattigslig. Man føler seg mismodig og gram i hu, man sitter anspent, og blir sur og tverr, - ønsker hele det norske vegvesen ad Blokkstjønn til. Vegen er ikke annet enn en syndig handling mot naturens skaperverk. Og man ønsker seg hurtigst mulig fram for å kvitte seg med depresjonen.

Dette er sett med trafikantenes øyne.

Men tenk på den befolkning som lever og bor langs en slik veg. Hvor ulystbetonet må ikke tilværelsen forekomme dem mange ganger ved daglig å måtte gå og se på slik styggedom. Vi i vegvesenet er kanskje tilbøyelig til å si: Dere må da være glad og taknemlig for at dere har fått en veg, dere som ikke hadde veg tidligere. Jeg er langt fra sikker på det. Der har nok vært tider i historien da menneskene hadde mer enn nok med å eksistere, holde seg i live, og hvor en veg, om aldri så tarvelig, kunne lette noe på de daglige anstrengelser. Men det er ikke målsettingen i dag. I vårt samfunn skal menneskene leve, trives, føle seg vel med seg selv og sine omgivelser. Det kan de ikke gjøre når bildet utenfor deres stuedør fortøner seg nærmest som et mareritt. Mange av dere vil si at nå overdriver jeg sterkt, vi har ikke slike veger i dag. Dessverre, vi har det nok, nyanlagte riksveger til og med.

Til planleggerne vil jeg si: Det er vel og bra med riktige tracéer, med strategiske kryss og avkjørsler og på alle måter å følge opp med tidens krav til den tekniske riktige vegstandard. Men vær så snill å ta litt hensyn til også det estetiske ved en veg. Gjør det trivelig å ferdes på vegene, si til de som stikker ut en veg, at kommer de til et vakkert landskap, så la ikke vegen passere, lag parkering på slike steder, rasteplasser heller en mer enn en for lite. Vegkryss er blikkfangere. Beplantning av disse eventuelt med kyndig gartnerhjelp, bør vies særlig oppmerksomhet.

Og til anleggsbestyrerne: Vær så snill å sørge for at vegkostnadene også dekker litt finhugging av skjæringene, at fyllingene ikke består av kjempestore kampesteiner, men gjør det mulig å dekke dem med jord slik at de kan tilsås, at fyllmasser hentes fra steder om mulig utenfor trafikantenes syn, at der ryddes og rengjøres etter anleggsarbeidens avslutning, slik at vedlikeholdsavdelingen som overtar føler det som en inspirerende æres-sak å holde et pent anlegg, - like pent vedlike.

Til vedlikeholdet vil jeg si: Vær snill å påse at der ikke ligger rask og avfall langs vegene. Bilvrak utenfor kanten er en vederstyggelighet, og det samme gjelder vegvesenets egne etterlatenskaper, tomme kalciums- og oljefat, knuste rekkverksclémenter, råtnete brøytestikker etc. Sørg for renhold av rasteplasser og at søppelsekker blir tømt. Forsøk å oppnå avtaler med kommunene om søppelfyllinger.

Og endelig til skiltavdelingen: Overdriv ikke skiltenes antall, men glem heller ikke skilt som angir navnet på de steder vegen passerer. Kan vi gjennomføre alt dette, så skaper vi atskillig større goodwill for vegvesenet, og atskillig større tilfredshet hos trafikantene og grunneierne langs våre veger.

Sv vår post!

Som et apropos til artikkelen i dette nr. om vedlikeholdsavdelingen gjengir vi nedenfor hva de guttene kan støte på i brevbunkene som stømmer inn. Det kan fyres av kraftsatser i korrespondansen i våre dager og. Her er et utsnitt av et brev fra en grunneier ved en av våre offentlige veger:

"Når så N.N. er noncholant nok til uoppfordret å stoppe veghøvelen med halve skjæret innpå privat grunn den 2/1 d.å. og levere sin ikke ukjente, unormale intelligens, en intelligens som neppe noen andre med normal oppfatning verken vil eller våger å benytte som reklame for vegsjefen, da skulle det ikke foreligge noen grunn for å se som uhøflig at man ser seg nødt for å forlange kveld."

- i hine hårde dager

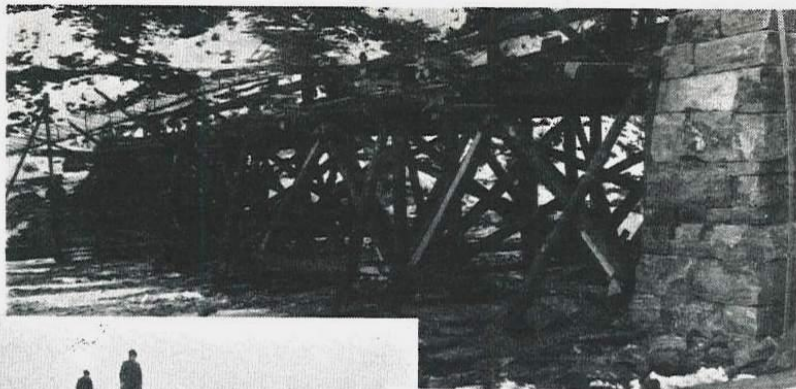
AV TIDLIGERE OVERINGENIØR ODD SCHNEIDER
FORTSETTELSE FRA FORRIGE NR.

Reisene med motorbåtene var jo stort sett behagelige reiser, tross diverse overhalinger på "Yttersia". Da var reisene med hurtigruten og "lokalen" adskillig mere strabasiose, som f.eks.: Igangsettelse av arbeidet med Reinskar bru i Langsund først i 20 årene i november: - Hurtigrute Harstad-Tromsø, lokalbåt til Lanes hvor overnatting på "loftet" hos D/S-ekspeditøren, fem senger - (2 kvinner og 3 menn). Neste morgen robåt til Reinskar. Retur: Robåt til Finkroken, "lokalen" til Tromsø og hurtigruten til Harstad. En slik tur tok ca. 1 uke.

Dette var igrunnen ikke så slitsomt, men gjaldt det stikningsarbeide ble det verre. 20 tunge stikningsstenger + 1 nivellerstang samt en velfylt veske, og dertil ens personlige bagasje, som regel en tung ryggsekk, ble som oftest av en selv transportert ombord i båt, på land igjen, over kai til neste båt, ombord i en ekspedisjonsbåt, på landigjen, før andre kunne overta transporten videre. Og retur på samme måte.

Heldigvis hadde en god tid, og ble en ikke ferdig til "lokalen" skulle gå, så gikk der en båt i neste uke. Det var ikke som nu at en absolutt måtte hjem til helga. Reisene kunne ofte bli lange, særlig når det gjaldt bruarbeider som alltid ble utført i egen regi. Mitt lengste fravær fra kontoret var på 63 dager da arbeidet med monteringen av Bergmo bru i Nordreisa fant sted. - Turen startet i begynnelsen av januar med sydvestkuling og regn, senere vestlig. Jeg lå værfast på Skjervøy i 3 døgn mens lokalen "koset" seg i Kjøllefjord i Kvenangen. Da uværet var over ble det stabilt kaldvær som varte resten av vinteren. Jeg bodde i brakka hos oppsynsmann Sørensen og hadde det gjevt der. Heldigvis hadde jeg fått anskaffet meg et par store komager (med såler), men jeg lærte aldri å "reime" dem skikkelig, det ble kokkas jobb.

Et slikt brubyggingsarbeide var den gang meget interessant. Byggingen av det faste stillas av grovt reisetømmer var i seg selv en hel jobb; alle forbindelser ble boltet, og boltene ble laget



FRA BYGGINGEN
AV BERGMO BRU
I 1927-28.

ARBEIDSTOKKEN SAMLET
PÅ TOPPEN AV FAGVERKET
Vi drar kjensel på Nils Naimakk
fra Storfjord, Sverdrup Grøn-
bekk fra Kvænangen, Oskar
Fjellstad og Ensti Abrahamsen
fra Nordreisa.

Det er tydeligvis kaldt, is i
bartene på flere av karene.



på stedet av vegvesenets smed Ole Rustad fra Ervik med "lillesmeden" Ingvard Iversen som håndlanger. Det var utallige bolter og ingen var like lange.

Monteringen av selve fagverket gikk greit når en bare passet på at overhøyden var riktig til enhver tid. Naglene ble håndklinket, og hver eneste en ble nøye undersøkt om de hadde "dradd" ordentlig.

Det var et spennende øyeblikk når brua var ferdig montert og skulle senkes ned på lagrene. Alt klaffet heldigvis og jeg kunne tenke på tilbakereisen.

Midt under monteringen døde Sørensen og jeg fulgte likfølget til Sørkjosen. Det var den eneste avstikkeren jeg hadde på hele denne tiden.

Noe av det mest spennende i denne tiden var nok spørsmålet om hvor en skulle få nattelosji. På de fleste steder var en henvist til den stedlige befolknings velvilje og evne til å kunne motta en noenlunde "prominent" overnattingsgjest. Det gikk som regel bra, selv om standarden kunne variere nokså meget; sengene var som regel for korte, ned til 1,55 m som på gamle Helligskogen fjellstue. Den var heldigvis nesten like bred, så "diagonalt" gikk det ganske bra. To tørninger med målinger i Målselv og Bardu vekker bare gode minner. Når det led mot kveldstid ble en av gjengen sendt i forveien for å ordne med overnatting, og vi ble vel mottatt overalt; gode varme senger og god landsens kost - men så var jo heller ikke meieriene kommet ordentlig i sving ennå.

Noe av det verste med slike overnattinger vinterstid var turen til og fra "litjhuset", for det var plassert på de forunderligste steder så en måtte ha en vel utviklet stedsans for å finne fram. I snekov og frost var det ofte ikke så greit; verst var det et sted i nordfylket hvor "palasset" sto på en trebar, forblåst slette ca. 70-80 meter fra våningshuset. En må også huske på at den gang var det smått med elektrisk lys på landsbygda; utenom tettbebyggelsen var der ikke elektrisk strøm i det hele tatt.

Reisene på land kunne arte seg på mange slags vis. Om sommeren var rutebilene på Troms innland såvidt kommet i sving, en og

annen personbil eller lastebil kunne en også se. Mulighetene for rask skyss var altså tilstede, om enn i begrenset omfang, for sammenhengende vegnett fantes ikke. Hesteskysse ble benyttet, men sykkel var mere populært; og hadde en ikke sykkel var det å traske på egne ben. En tid hadde vi en gammel sykkel ombord i "Småen", den var god å ha for transport av stenger m.v.

Om vinteren var det hesteskysse eller ski, for vegene var ikke brøytet for bilkjøring. Det kunne være hustring mange ganger, men frem måtte en - til neste arbeidssted eller til en D/S-ekspedisjon. I Nordreisa var det greit, der hadde jeg parkert mine komager, og en ekstra pesk hadde skysskaren med. Nedstuet i varme tepper med reinskinn over, med loslue og 2 par votter kunne en tur i en bred kvenslede være ganske trivelig selv om termometret viste bortimot 30 kuldegrader.

I 20 årene var det vanlig praksis at anleggene ble besøkt en gang i løpet av desember. Det ble da konferert med oppsynsmannen om driften, om når arbeidet skulle slutte før jul, og når det skulle ta til på nyåret. Så var det konferanser med formenn og arbeidere, som en som regel kjente personlig, en hadde jo god tid på slike turer til å søke kontakt med karene, og høre hvordan forholdene var hjemme - og det ene med det andre.

En viktig oppgave på disse juleturene var å undersøke hvordan det sto til med anleggsutgiftene, så en kunne få klare linjer for driften i 2. halvår av budsjettåret (1/7-30-6). Som ledd i disse undersøkelser inngikk kassevisitasjonene hos anleggets kasserer. Det hendte ofte at større eller mindre utgiftsposter ikke var innført i kontoboken på kontoret før en reiste på tur, og så kom inntekter av spadesalg og brakkeleie m.v.

Meget av det en foretok seg den gang kan i dag synes unyttig, hensiktsløst og uten verdi, men en ting er ihvertfall sikkert: Den kontakt jeg oppnådde med oppsynsmenn, arbeidere og den stedlige befolkning, har for meg vært av uvurderlig verdi i mitt arbeide i vegvesenet. Det er utrolig hva en kan lære i samtale med andre mennesker, hvis en vil lytte med andakt og ta vare på de gullkorn som ikke så sjelden faller for din fot når du bare er oppmerksom på dem.

I 20 årene var det bygging av veger og bruer som opptok vegingeniørens tid, vedlikeholdet var det lensmennene som styrte med, sammen med vegvokterne. Biltrafikken var minimal og slitasjen på vegene liten. Om sommeren var det riven og spaden, og en enkel hesteskrape som var de viktigste redskaper en så anvendt. Om vinteren ble de viktigste vegene brøytet med hesteplog. Fylkets- og kommunenes bevilgninger til vedlikeholdet var ikke noe å skryte av; situasjonen ble håpløs etter hvert som biltrafikken økte, inntil staten i 1928 overtok vedlikeholdet av de viktigste vegene, riktignok mot distriktsbidrag til å begynne med.

Foruten anleggsdriften ble en etter hvert også mere og mere opptatt av vedlikeholdsarbeidet, og dessuten hadde en årlig en rekke større og mindre undersøkelser for framtidige veganlegg. Disse undersøkelser så en alltid fram til med glede og interesse, da det som regel gjaldt jomfruelig terreng.

Hvis det gjaldt veger langs sjøen var motorbåten til uvurderlig nytte som losji, og for transport av mannskap m.v. Av lengre vegruter ble undersøkt Stønnesbotn-Vangsvik på Senja, Øistein-Finnland på Kvaløya, Vollan-Fagernes, Oteren-Pollen m.f.

Skulle undersøkelsen foretas inn til lands var telt og hester etter bæremannskap absolutt nødvendig. Det ble mye trasking, men kondisjonen var god og alt ble tatt som en selvfølgelighet. Alt var nøye utregnet på forhånd. Ved lunsjtid nådde en alltid en rykende varm kaffekjøl og smørbrød, og ved kveldstid fant en oppsatt telt og ellers alt i orden. Distansene pr. dag ble avpasset etter det nivelløren mente å kunne prestere i det foreliggende terreng. Særlig minnes jeg undersøkelsen gjennom Svanelvdalen på Senja og gjennom Signaldalen til Treriksrøysa. Denne siste var slitsom på et vanskelig parti i Stordalen, hvor kløvhestene måtte føres lange omveger for å komme fram til veglinjen igjen. Nedturen fra "Røysa" til Kitdalen gjennom Midterdalen tok en bagatell på ca. 8 - 10 timer.

I april ble det ofte foretatt lengre og kortere skiturer for å studere sneforholdene langs utstukne linjer og for å se på eventuelle alternativer. Den lengste turen jeg var med på var følgende. Mellom etappene ble benyttet motorbåt eller robåt:

Burfjord - Badderen. Navet over fjellet til Vaddas-Oksfjord, Sørkjosen-Djupvik, Lyngseidet-Svendsby, Breivikeidet-Fagernes-Lavangsdalen-Laksvatnet.

Som en ser var det ikke tale om funksjonsdeling i "hine hårde dager". Det en burde vite om de forskjellige ting måtte en lære seg selv, enten ved erfaring eller å høre hva andre hadde lært og erfart. I så måte var de gamle oppsynsmenn uavverdlige kilder til kunnskap og viten i en tid hvor teknikken og mekaniseringen ennå ikke var nådd hit.

La nå disse små glimt fra en svunnen tid minne de unge om at livet ikke bare er teknikk og lørdagsfri, men at gleden ved selve arbeidet, og kontakten med menneskene er like viktige faktorer for å få det hele til å gli på en tilfredsstillende måte med minst mulig knirk.

VEG - SPORT

SKYTING

Veg-mesterskapet (forkortet VM) i miniatyrskyting 6. og 10. april 1970 hadde samlet 18 deltakere i herreklassen og 2 i dameklassen.

De beste ble i herreklassen:

1. Svein Liland	137 poeng
2. Arild Teigen	134 "
3. Thor Jakobsen	129 "
4. Øivin Nedler	126 "
5. Arne C. Olsen	124 "

og i dameklassen:

1. Jorunn Winsnes	61 poeng
2. Gretha Leithe	54 "

Svein Liland tok med denne seieren sitt andre napp i vandrepokalene.

DET SEIRENDE STAFETTLAG:

Fra venstre: Jack Johansen, O. Granli og H. Pettersen.



Med innbitt energi legger Olav Solvang avgårde.

SKI

Den 18/5-70 gikk startskuddet for den første skistafett som var åpen for vegvesenet i hele fylket. Det var Sentralverkstedet i Nordkjøsbøtn som sto for et utmerket arrangement og løpet 3 x 4 km gikk greit unna. Starten foregikk med såkalt "handicap", i det deltakere over 30 år fikk et forsprang på 10 sekunder for hvert år over 30.

Resultatet ble:

1. Anlegg, Takelvdal (Jack Johansen, H. Pettersen og O. Granli)	43,44
2. Anlegg, Skibøtn (K. Kvalberg, T. Seppola og R. Eriksen)	44,21
3. Vegkontorets 1. lag (L. Karlsen, Flagstad og Stiberg)	47,22
4. Sentralverkstedets 1. lag (M. Hansen, Heimly og Storbakk)	48,12

5. Vedl.distr. 3 1. lag (Solvang, E. Broderstad og Takøy)	48,52
6. Sentralverkstedets 2. lag (Kvien, Osvaldsen og Sivertsen)	50,02
7. Vegkontorets 2. lag (Rafaelsen, Moan og Sv. Jakobsen)	51,35
8. Tyttebærvik (Østerås, Larsen og Stenvold)	52,09
9. Vedl.distr. 9 (P. Nilser, G. Henriksen og Berglund)	52,41
10. Vedl.distr. 3 2. lag (Bj. Broderstad, N. Jakobsen og Bakkland)	53,15

Det startet og fullførte i alt 13 lag.

Det årlige skirennnet for vegkontorets og bilkontrollens personale ble påbegynt avviklet etter samme konkurransemomenter som tidligere, nemlig å gå de 2 løyperundene like fort begge ganger. Imidlertid knakk tidtakergruppen sammen, antakelig raste deltakerne for fort forbi, så konkurransen ble etter løpet lagt om, det ble premiært etter et særdeles innviklet middeltidsystem. Nå, her er de beste:

DAMER

1. Inger Torkildsen
2. Jorunn Winsnes
3. Bjørg Pedersen
4. Hanny Pettersen
5. Edith Sandvik

HERRER

1. Reidar Skjelmo (vandrepemie til odell og eie)
2. Arne C. Olsen
3. Martin Eriksen
4. Steinar Norum
5. Olve Reiersen

I innlagt hurtigløpskonkurranse ble resultatet:

DAMER

1. Elsa Stiberg	27,26	1. Bjørn Stiberg	19,40
2. Gretha Leithe	28,30	2. Leif Karlsen	19,48
3. Petra Marie Lunde	28,49	3. Ingolf Moan	20,27
4. Alfhild Johansen	28,56	4. Svein Jakobsen	20,30
5. Johanne Marie Labugt	29,14	5. Bj. Rafaelsen	20,40

HERRER

FOTBALL



Fotballen er begynt å rulle igjen, riktignok i skyggen av det store VM, men med like stor innsats for det.

I slutten av mai braste Vegkontoret og Sentralverkstedet i Nordkjosbotn sammen til alvorlig dyst i Nordkjosbotn.

Resultat 3-1 til hjemmelaget.

NY REVISJON AV REGNSKAPSORDNINGEN

En ny revisjon av regnskapsordningen er allerede gjennomført i 3 fylker. Nå er turen kommet til Troms og 4 andre fylker. Hovedformålene med nyordningen er følgende:

1. Fullt samsvar mellom budsjett og driftsplaner og fullt samsvar mellom regnskap og driftsoppfølging.
2. Å skaffe hurtigere og bedre rapporter for kontroll, styring oppfølging for de forskjellige ledd i administrasjonen og som grunnlag for senere planlegning.
3. Å avlaste oppsynsmenn og vegkontor for rutinemessig regnearbeid.

For å gjennomføre dette skal EDB (elektronisk databehandling) tas i bruk som hjelpemiddel. De rapporter som fylles ut av arbeidere, maskinførere og oppsynsmenn må endres noe.

Tidligere foregikk beregning av lønn og maskinleier hos oppsynsmenn og på vegkontoret. For fremtiden vil de timeoppgaver som oppgis på arbeiderrapporter og maskinrapporter bli overført til såkalte hullkort på vegkontoret. Hullkortene vil deretter bli sendt til en EDB-maskin som foretar beregning av lønninger og maskinleier og skriver ut lønsslipper, postgiroblanketter og resultatlister til oppsynsmenn og vegkontor. For at resultatene skal bli riktige må de enkelte arbeidere og maskinførere oppgi riktig nummer på kostnadssteder, kostnadsprosesser, maskinnummer og ikke minst sine egne arbeidernummer.

Alle kostnader (= utgifter) skal grupperes etter kostnadssted, kostnadsart og kostnadsprosess. Med kostnadssted menes de enkelte anleggsparseller og vedlikeholdsdistrikter. Med kostnadsart menes lønn, maskinleier, materialutgifter, oppsynsutgifter, entrepriser og eiendomsutgifter. Med kostnadsprosess menes de forskjellige stadier i arbeidsdriften og her bruker vi den prosesskode som allerede er innført fra nyttår.

Jo mer mekanisert vegarbeidsdriften blir, dess større økonomisk betydning har de beslutninger vi tar. Det er derfor særdeles viktig å planlegge vegarbeidsdriften ved utarbeiding av detaljerte driftsplaner og å følge opp regnskapsmessig hvorledes disse planer er blitt realisert.

Revisjonen av regnskapsordningen skal skje trinnvis. Fra 1. juni 1970 tas nye egenmaskinrapporter i bruk. Det er i den anledning allerede holdt instruksjonsmøter for samtlige oppsynsmenn og maskinførere. Ny fremmedmaskinrapporter (rapporter for leie-maskiner) skal tas i bruk fra 1. september og nye arbeiderrapporter skal tas i bruk fra 1. oktober 1970.

Arbeidere og maskinførere vil ikke få annen føling med endringen enn at det tas i bruk nye rapportskjemaer. Vi må imidlertid kreve riktigere utfylling av rapportene og hurtigere innsending av disse. Dessuten vil lønnsoppgavene komme i en ny og forbedret form og bli skrevet ut maskinelt. Oppsynsmenn og ingeniører vil få bedre og mer detaljerte rapporter ut av systemet.

Ved årets utgang vil den nye ordning bare omfatte lønninger og maskinleier, mens de andre kostnadsarter (materialutgifter etc.) vil bli behandlet på samme måte som tidligere. En gang i løpet av 1971 vil imidlertid også disse kostnadsarter bli trukket inn under nyordningen.

De nye egenmaskinrapportene som er gjort gjeldende fra 1. juni, er som foran nevnt ikke vesentlig forandret fra de som har vært benyttet tidligere.

De tidligere rapporter har i det vesentlige vært brukt som grunnlag for sjåførens lønnsutbetaling og i forbindelse med vegsentralens utskrivning av leieberegninger til anlegg- og vedlikehold. De nye rapportene skal i tillegg til dette også danne grunnlag for en del andre beregninger. Det er således mer viktig nå enn noengang at rapportene blir ført nøyaktig og at overstrykninger ikke bør forekomme.

Likeledes skal det i rubrikkene 7 til 14 og 20 benyttes en desimal, noe som sikkert ikke blir så enkelt å huske på.

Førers arbeidsnummer skal være 4-sifret og dette ordnes med at de nuller som måtte trenge til det tidligere nummer, plasseres til venstre (først).

De som fører rapporter for maskiner som leies ut uten fører (hvor føreren lønnes på andre maskiner eller anlegg), skriver i rubrikken "førers arbeidsnr." fire nuller (0000) og i "førers yrkesgruppenr." to nuller (00).

Når rapporten er skrevet full, eller ved 1. periodes utgang den 15. i mnd. og ved månedens slutt, skal den summeres i kolonnene 8 til 14 og 18 til 20. Summene skal ikke føres over til ny rapport.

Summen av kolonnene 12 - 13 og 14 skal bli lik summen av kolonne 20 dersom der riktig ført.

Opplysninger om kjøretillegg, høyfjellstillegg, diett, kompensasjon m.v. skrives i feltet nede til venstre (eller på baksiden).

Og så gjengir vi et par eksempler på riktige (forhåpentlig) utfylte rapporter.

Lykke til!

Fra vernefronten

Farlige handlinger er fremdeles årsak til de fleste ulykkene. Med større aktpågivenhet og flittigere bruk av verneutstyr vil den enkelte arbeider selv kunne bidra til å redusere skadetallet, skadenes virkninger og i mange tilfelle også å fjerne disse.

Skikkelig instruksjon for nybegynnere, herunder for de som blir satt til nye arbeidsoperasjoner, er meget viktig skal skadehyppigheten og skadeomfanget kunne holdes på et lavmål. Nedenstående oppstilling viser i all tydelighet at så er tilfelle. Riktignok finner vi i gruppen 9-19 år det største antall skader, men en må anta at denne gruppen er meget stor, eller er disse inne i en sløvhetsperiode? Det har gått bra hittil, tenkes det slik?

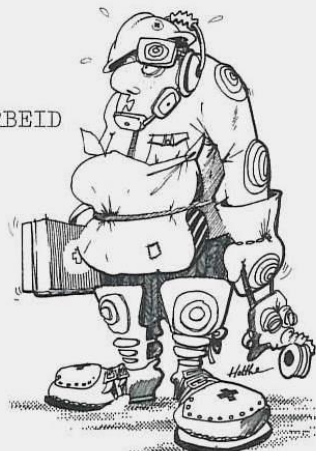
La oss se på de tørre tall (gjelder vegvesenet i hele landet) for 1969:

HVOR LENGE HADDE SKADEDE ARBEIDET I VEGVESENET

0-6 mndr.	31 skader
6 mndr.-1 år	10 "
1 - 3 år	22 "
3 - 6 år	22 "
6 - 9 "	32 "
9 - 19 år	82 "
19 - 29 år	58 "
29 - 39 "	19 "
39 - 49 "	6 "

HVOR LENGE HADDE SKADEDE VÆRT I NÅVÆRENDE ARBEID

0 - 6 mndr.	87 skader
6 mndr. - 1 år	12 "
1 - 3 år	34 "
3 - 6 "	19 "
6 - 9 "	24 "
9 - 19 år	40 "
19 - 29 år	19 "
29 - 39 "	10 "
39 - 49 "	3 "



en vernet...

Skader på vegvesenets egne arbeidere inntruffet under arbeidstiden og med minst 1 dags sykefravær som følge.

Fylke	Antall skader	Fraværsdager	Arbeidstimer i 1 000	Skadehyppighet ¹⁾	Fraværsrate ¹⁾
Østfold	15	258	694	21.6	372
Akershus	19	673	855	22.2	787
Hedmark	27	590	1 197	22.6	493
Oppland	35	809	1 209	28.9	669
Buskerud	13	156	759	17.1	206
Vestfold	8	94	472	16.9	199
Telemark	26	492	905	28.7	544
Aust-Agder	15	281	739	20.3	380
Vest-Agder	20	468	958	21.0	489
Rogaland	25	619	1 026	24.5	603
Hordaland	38	831	1 994	19.1	417
Sogn og Fj.	39	950	1 425	27.4	667
Møre og R.	23	339	1 273	18.1	266
Sør-Tr.lag	36	1 140	1 235	29.3	923
Nord-Tr.lag	45	790	1 132	39.8	698
Nordland	38	1 112	2 039	18.6	546
Troms	26	590	1 183	22.0	499
Finmark	20	425	874	22.9	486
I alt	468	10 617	19 969	23.4	532
I alt 1968	448	12 779	20 491	21.9	593

¹⁾ Definisjon av begrepene skadehyppighet og fraværsrate: Skadehyppighet — antall inntrufne skader pr. 1 000 000 arbeidde timer i året. Fraværsrate — antall fraværsdager p. g. a. skade pr. 1 000 000 arbeidde timer i året.

ÅRSAK TIL SKADENE

Arbeidets art	%
1. Boring	13,4
2. Knusere, transp. belter, heiser m. m.	8,0
3. Transport (broyting m. m.)	7,0
4. Håndtering, manuell (løfting, bæring)	11,9
5. Håndtering, maskinell (opplasting m. m.)	6,7
6. Sprengning, lading	2,6
7. Rensk (sikringsarb.)	12,4
8. Rep. av maskin og utstyr, montering	15,8
9. Skogrydding	3,9
10. Forskaling, stoping m. m.	5,4
11. Sveising, skjæring, sliping	2,8
12. Diverse (bl. a. gange fra—til)	10,1
Sum	100,0

Prosenttallene bygger på opplysninger om 387 av 468 meldte skader.

Farlige handlinger	%
1. Sette i gang, betjene, handle uten tillatelse, unnlate å sikre eller varsle	3,8
2. Handle i feil tempo, rekkefølge	14,9
3. Gjøre verneutstyr virkningsløst	0,4
4. Uhensiktsmessig eller gal bruk av utstyr	7,0
5. Farlig lasting, lossing, stabling, plassering, blanding	9,1
6. Innta farlig arbeidsstilling eller plass	48,2
7. Arbeid på bevegelig el. med farlig utstyr	3,4
8. Distrahere, erte, skremme	0
9. Unnlate å bruke personlig verneutstyr	13,2
Sum	100,0

Av de 468 skadetilfeller er det registrert i alt 529 tilfeller av farlige handlinger. Dette innebærer at det ved enkelte skadetilfeller er registrert mer enn én farlig handling.

Farlige forhold	%
1. Dårlig vernet	21,4
2. Uten vern	12,4
3. Dårlig verktøy, utstyr el. materiale	7,7
4. Dårlig planlegging, dårlig konstruksjon, feil metode	27,8
5. Risikabel anordning, dårlig orden	27,3
6. Mangelfull eller feil belysning	0,4
7. Mangelfull ventilasjon	0,4
8. Uhensiktsmessige klær og mangelfullt personlig verneutstyr	2,6
Sum	100,0

Tallene bygger på opplysninger om 234 av de 468 meldte skader.

Eksakte årsaker	%
1. Klemme, skjære, kutte, hugge	23,8
2. Snuble, falle, gli, trå feil	26,2
3. Fallende gjenst. (ikke beh. av skadede)	9,2
4. Fallende gjenstander (beh. av skadede)	11,8
5. Utforkjøring, velt, kollisjon, påkjøring	7,6
6. Svikt i underlag, ras	3,9
7. Sprut	5,2
8. Roterende maskiner m. m.	6,6
9. Eksplosjon	1,8
10. Hoppe, løpe	2,1
11. Andre årsaker	1,8
Sum	100,0

Oppgaven bygger på opplysninger om 382 av de 468 meldte skader.



Arbeidslederens

5 minutters verneprat

I hele vinter har den samvittighetsfulle arbeidsleder prøvd å minne deg om betydningen av at du under arbeidet husker på å ta vare på lemmer og helse, ikke ta dumme sjanser. Men nå, da du begynner å forberede deg til sommerens gleder og opplevelser, begynner arbeidslederen å tenke på, at han gjerne vil ha deg tilbake på arbeidsplassen, sunn og hel, når ferien er overstått. Derfor vil han gi deg noen gode råd med på ferien. Under ferien, som på arbeidsplassen, er det de samme prinsipper det blir tale om: Ta ikke unødige sjanser, bedøm riktig din styrke og dine evner, ta hensyn til faremulighetene. God ferie.

R. Bl.



TA DET MED RO – NÅ TIL SOMMEREN

Ja, karer, nå nærmer sommerferien seg og jeg, for min del, har også allerede begynt å planlegge. Og det har sikkert dere også. Det kan bli fjellet, kysten eller hytta. Det kan også bli tale om anstrengelser og strabaser av forskjellig art til lands, ved svømming eller i båt til sjøs.

Naturligvis har ikke jeg noe å si om hvorledes dere skal ordne dere med ferien. Men dere tar vel imot et eller to velmente vink om sommerferiens farer og fristelser.

Det kan nok være så, at de fleste av dere vet like mye om disse ting som jeg. Men erfaring viser at det er noen iblant som kan ha bruk for en påminnelse om at nye og uventede forhold under sommerferien kan bidra til at man avslutter den på sykehuset eller ennå verre.

De risikoer som gjør seg mest gjeldende er følgende fire:

1. Overanstrengelser.
2. Trafikkfarer.
3. Solstikk.
4. Drukning.

Det kan sies og skrives bøker — og det er også gjort — om hver av disse risikoer, og det gis mange gode råd, som stort sett kan sammenfattes i en eneste setning:

«TA DET MED RO»

Nettopp, det er akkurat hva gamle «doktor sikkerhet» anbefaler om en vil holde vanskene på avstand. Bruk moderasjon når det gjelder anstrengelser, under kjøring på land og på vann, under soling og svømming.

Dette høres kanskje litt lettvent ut. La oss derfor se litt mere på de fire risikomomentene.

Alle vet naturligvis at det lett kan forekomme at man overvurderer sine krefter under sommerlivets strabaser. Alle har vært utsatt for overanstrengte muskler og overanstrengelsers følger, under sport eller lek, under fotvandring, under for tunge byrder. Men de fleste glemmer at det kan få alvorlige følger om man går omkring med et oppdaget svakt hjerte f. eks.

Derfor skal man alltid ta det litt rolig, iallfall til å begynne med, presis som den erfarne idrettsmann gjør det når han tar til med treningsperioden. Tenk på at din form kanskje ikke er så god, at du til å begynne med kanskje er litt «løs i fisken». Begynn med små tak med nødvendig formforbedring for øye. Da sparer du deg selv for mange plager og redder kanskje livet.

Aldri ellers er det slik trafikk på veiene som under sommerferien. Og da er det bare én måte for sikker ferdsel på veier som er fylt av kjøreamatører, som iblant ikke kan skjelve mellom bremsen og et hull i veibanen. Under slike forhold gjelder det å «ta det med ro», holde farten nede og i det hele kjøre som om alle andre du møter på veien er slette kjørere og trafikanter. Det er i alle fall mange av dem, og du kan komme ut for mange vansker om du ikke serger for å ha en passende sikkerhetsmargin.

Så kort som sommeren er hos oss er det ikke underlig at vi søker å få mest mulig ut av solens lys og varme. Vel, det er bra. Men «ta det med ro» igjen. Begynn med litt ad gangen, slik at du passerer veien til den ønskede brunfarge uten solbrenthet og sårhet. Går det for fort blir dine lidelser store. De kan du spare deg selv for ved «litt ad gangen».

Også når det gjelder sikkerheten til vanns er vernereglene mange og ulike. Men også her gjelder det å «ta det rolig». Svøm ikke ut på dypet, og ikke for langt ut, selv om du kanskje har god grunn til å mene at det ikke overstiger dine svømmeevner. Det er ikke alltid at tilliten er berettiget. Bad aldri alene. De fleste virkelig svømmedyktige skulle jo kunne det. Men mange andre ting kan spille inn og da er det bra om hjelp er tilgjengelig.

«Ta det med ro» etter at du har spist, vent helst minst en time etter måltidet før du går i vannet.

For ferdsel til vanns gjelder også styrings- og trafikkregler, som du helst bør ha satt deg inn i. Ror du, så gjelder det også å unngå overanstren-

gelse utover din form. Dum lek i kano har gitt sørgelige resultater. Og det vil være fint om du har lært deg f. eks. «munn til munn-metoden» hvis vannet blir ditt vesentlige sommerelement.

Vel karer, jeg vet jo at det meste av det jeg nå har sagt er vel kjent av de fleste av dere, men er det ikke — har vi ikke sett eksempler for det her på arbeidsplassen — også velkjent at man er sterkt tilbøyelig til å glemme en god regel iblant, til å overvurdere egne evner til å klare seg, til å undervurdere risikoen.

Derfor gjentar jeg «ta det med ro» hva du enn tar til med under ferien og velkommen tilbake til jobben med helse og lemmer i behold.

TIMELØNN VED STATENS EGEN VEGARBEIDSDRIFT 1969

Antall arbeide timer og godtgjørelse pr. arbeidet time for arbeidere i vegvesenets egen drift. Fylkesoversikt for voksne arbeidere med 42 1/2 timers uke ved riks- og fylkesveger.

Fylke	Timer i alt (i 1000)	Av dette			Godtgjørelse pr. arbeidet time i kr.			Overtidstillegg pr. overtidstime
		Akkordarbeid	Overtid	I alt ¹⁾	Arbeidslønn ²⁾	Akkordlønn	Tidlønn	
Østfold	694	13.8	4.2	14.73	12.38	12.97	11.36	6.31
Akershus	855	47.6	5.8	17.13	13.87	14.77	10.84	6.68
Hedmark	1 197	25.7	3.9	14.96	12.14	13.11	10.96	7.33
Oppland	1 209	36.0	4.4	16.56	13.26	14.35	11.10	7.78
Buskerud	759	35.0	4.5	16.69	13.51	15.15	11.03	7.87
Vestfold	472	30.7	3.6	16.46	13.34	14.56	11.16	7.96
Telemark	905	32.0	3.5	16.11	12.93	14.89	10.92	7.49
Aust-Agder	739	45.3	2.6	15.82	12.70	13.47	11.03	6.89
Vest-Agder	952	33.1	2.9	15.72	12.65	13.79	11.13	7.50
Rogaland	1 020	41.9	4.4	16.58	13.46	14.63	10.94	7.57
Hordaland	1 921	63.0	4.7	16.35	13.66	14.23	10.84	7.12
Sogn- og Fjordane	1 338	55.4	4.4	16.76	13.53	14.63	10.76	7.78
Møre og Romsdal	1 273	48.3	4.4	17.16	14.32	16.35	10.84	7.39
Sør-Trøndelag	1 227	39.7	3.1	16.33	13.20	14.49	11.14	8.74
Nord-Trøndelag	1 132	40.6	4.4	15.76	12.83	14.02	10.91	7.35
Nordland	1 997	46.5	5.5	16.18	13.34	14.16	11.15	7.25
Troms	1 166	54.6	4.1	16.07	13.30	13.85	10.86	6.92
Finnmark	874	51.0	5.3	16,37	13.08	13.64	10.89	7.19
I alt arbeidere med 42 1/2 timers uke	19 730	43.4	4.3	16,24	13,24	14,36	11,0	7,37

T A K K

PÅ VEGNE AV SEG SELV OG SINE SØSKEN HAR VI FRA OPPSYNSMANN KARL SKOGSTAD MOTTATT FØLGENDE:

Hjertelig takk, alle fra fylkets vegvesen, aktive og pensjonerte, for blomster, kranser og fram møte i hjemmet ved vår far, Håkon Kollens begravelse.

Kontaktmøte

Den 7. april 1970 hadde Samarbeidsutvalget lagt opp til et kontaktmøte i Skibotn med presse, vegarbeidere og pensjonister.

Fra pressen møtte journalist Edmund Eriksen for "Nordlys", redaktør Sverre Larsen for "Tromsø" og journalist Ola Ødegård for "Fremover".

Etter særskilt invitasjon møtte ordfører Rasmus Engstad fra Storfjord kommune og forretningsfører Henry Riise, Norsk Arbeidsmannsforbund.

Forsamlingen samlet seg først på Broen pensjonat hvor overingeniør Herleiv Solberg med støtte av konstruktør Ingolf Moan og ved hjelp av karter og plansjer orienterte om riksveganlegget Skibotn-Løkvoll. Ved anlegget som er fylkets største nyanlegg, er det tatt i bruk moderne metoder i driftsplanlegging og driftsoppfølging og deltakerne fikk en grei informasjon også om denne del av anleggsarbeidet.

Etter denne orientering fikk deltakerne ved en befaring på anlegget anledning til å studere moderne driftsmetoder på nært hold. Befaringen ble avsluttet med kaffe og deilige smørbrød i brakkeleiren, servert av anleggets dyktige kokker.

Etter at middag var inntatt på Broen pensjonat, tok forsamlingen opp emnet "Informasjon vegvesenet/pressen" til debatt. Nå var også en del av anleggs- og vedlikeholdsarbeiderne og oppsynsmenn kommet tilstede.

Journalist Edmund Eriksen innledet fra pressens side med å uttrykke stort sett tilfredshet med forholdet mellom presse og vegvesenet og sa bl.a. at det i første rekke var opp til pressen hvor godt dette forholdet skulle være.

Vegvesenets innleder, vegsjef Bjarne Haugmoen syntes også forholdet pressen/vegvesenet var godt og dette gode forhold var vegvesenet svært interessert i å beholde. Pressen var jo vegvesenets tale-
rør utad.

Også den etterfølgende debatt hvor flere av både pressens og vegvesenets representanter hadde ordet, kom til at det i Troms fylke var et bra forhold mellom disse partene. Fra pressens side ble det ytret ønske om regelmessige konferanser mellom pressen og vegvesenet, 1 eller 2 ganger årlig, utenom pressekonferanser (intervjuer) om spesielle spørsmål, for dermed å kunne gi publikum bedre informasjon om de oppgaver vegvesenet daglig stiller med.

Redaktør Sverre Larsen tok opp spørsmålet om naturvern i forbindelse med vegbygging og vegvedlikehold og om pressen og vegvesenet i fellesskap kunne yte bidrag til bedring på dette området.

Det ble fra vegvesenets representanter understreket at vegvesenet prøver å rydde opp etter seg så godt som mulig og at det hver vår sendes ut rundskriv til oppsynsmennene om opprydding langs vegene. Videre ble det pekt på at vegvesenet på eget initiativ gjorde ganske mye for å rydde opp langs vegene etter det reisende publikum og herunder ble også nevnt alle gamle biler som blir hensatt langs vegene og som vegvesenet hadde store problemer med å få fjernet.

Ordfører Engstad ga vegvesenet ros for de hensyn til naturen som var tatt i Skibotndalen og nevnte bl.a. de fine rasteplassene langs denne vegstrekning.

Dermed var debatten over og det gjensto å hedre de innbudte pensjonister.

Vegsjef Haugmoen rettet i sin tale en varm takk til pensjonistene for den innsats de hadde gjort for etaten og samfunnet. Han sa videre at den gaven som han nå skulle overrekke ikke sto i forhold til den store innsatsen, men var ment som et minne fra den tid de hadde lagt ned i etatens tjeneste.

De 12 som denne gang fikk avskjedsgaven var:

Johannes Isaksen, Lyngseidet

Haldor Samuelsen, "

Kristian Fagerli, Kjoslen

Johan Hammvik, Furuflaten
 Johan Nerheim, Oteren
 Erling Larsen, "
 Gabriel Panas, "
 Karl Figenskau, "
 Johan Johnsen, Olderdalen
 Hans Larsen, Nordmannvik
 Alf Eriksen, Djupvik
 Johan Brustad, Rotsundelv

Sistnevnte var ikke tilstede.

På vegne av pensjonistene takket Johan Hammvik for gaven og sa videre at en slik dag som denne satte de umåtelig pris på alle sammen.

Formannen i Samarbeidsutvalget Karl J. Kvalness takket deretter for frammøte og ønsket alle god tur hjem.



PENJONISTER SAMLET I SKIBOTN

Forrest fra venstre: Johan Hammvik, Haldor Samuelson, Johan Nerheim, Johan Johnsen og Hans Larsen. Neste rekke: Gabriel Paras, Johs. Isaksen, Karl Figenschau, Alf Eriksen, Kristian Fagerli og Erling Larsen. Bakerst: Tidligere oppsynsmann Ole K. Kristiansen og tidligere overingeniør Odd Schneider.

PENJONISTSAMMENKOMST

I Nordkjosbotn hadde samarbeidsutvalget 3. juni 1970 samlet pensjonister fra Tromsø- og Balsfjordområdet til en enkel sammenkomst.

Lederen for maskinavdelingen, avdelingsingeniør Gunnar Berntsen, orienterte forsamlingen om maskinavdelingens virksomhet og om det nye flotte sentralverkstedet i Nordkjosbotn. Han tok deretter deltakerne med på en omvisning i verkstedbygningene.

Deretter samlet alle seg i Vollan Gjestestue hvor nestformannen i Samarbeidsutvalget, kontorsjef Einar Skagen ønsket pensjonistene velkommen til en enkel bevertning.

Etter at formannen, Karl J. Kvalness hadde hyllet den gamle garde av vegarbeidere, foretok vegsjef Bjarne Haugmoen overrekkelse av en avskjedsgave, en blomstervase i tinn med inskripsjonen "Med takk fra Statens vegvesen". Vegsjefen takket i sin tale for den store innsats som hver enkelt hadde gjort på vegfronten, fra den tid da håndkraften ofte var avgjørende for resultatene og til de senere år da maskinene etterhvert overtok grovarbeidet mer og mer. Han håpet den beskjedne gave ville bli betraktet som et kjært minne fra den enkeltes tid i etaten.

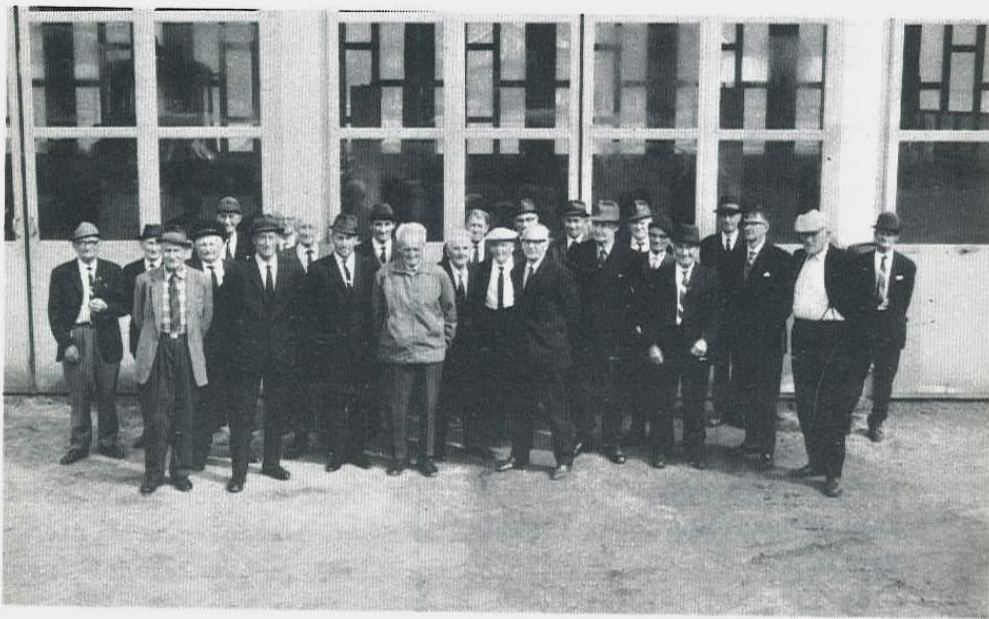
De 27 som fikk avskjedsgaven denne gang var:

- Alf Andersen, Kvaløysletta
- Harald Andersen, Kaldfjord
- Hjalmar Andersen, Tromsdalen
- Arthur Augustinussen, Ramfjord
- Fridtjof Augustinussen, Ramfjord
- Adolf Bratten, Lakselvbukt
- Konrad Evenmo, Bakkchaug
- Karl Hansen, Langmo, Storsteinnes
- Karl Hansen, Oppgård, Takelvdal
- Martin A. Johnsen, Meistervik
- Olav Kjosvatn, Storsteinnes
- Alfred M. Larsen, Ramfjord
- Lars Lundberg, Storsteinnes
- Edvin Løvås, Takelvdal

Magnus Moeng, Øverbygd
Arthur Myhre, Tennes
Kristian Myrslett, Storsteinnes
Johs. Nilsen, Kjæreng, Storsteinnes
Fridtjof Nygård, Kaldfjord
Leonhard Nymo, Breivikeidet
Olav Nymo, Keianes
Håkon Olsen, Kaldfjord
Laurits Pedersen, Tønsvik
Martin Sivertsen, Storslett
Brynjulf Solvang, Meistervik
Helmer Stenseth, Takelvdal
Wilhelm Åsheim, Moen i Målselv

Fridtjof Nygård, Laurits Pedersen og Wilhelm Åsheim var ikke tilstede.

På vegne av pensjonistene takket Håkon Olsen for gaven og for at de hadde fått denne turen.



Fra pensjonistsammenkomsten i Nordkjosbotn.

SAMARBEIDSUTVALGET

holdt møte den 18. mars 1970.

Samtlige av utvalgets medlemmer møtte med unntak av vegsjef Bjarne Haugmoen som hadde forfall. Det samme hadde hans varermann.

Møtet ble ledet av formannen Karl J. Kvalness.

SAK 1

Under referat av protokoll nr. 4/69 fra Hovedsamarbeidsutvalget redegjorde vernelederen fra verneutvalgets besøk på arbeidsplassene rundt i fylket og kunne opplyse at det var merkbar framgang å spore når det gjaldt bruk av verneutstyr.

Om spørsmålet lønssperekonto for vegarbeiderne som samarbeidsutvalget i Buskerud hadde vist, uttalte en at lønssperekonto var gjennomført for personalet ved Troms vegkontor og henstilte til administrasjonen å undersøke hvorvidt det vil være praktisk å gjennomføre lønssperekonto også for arbeiderne.

Det ble redegjort for hvor langt det var kommet med bedriftslegeordningen og Samarbeidsutvalget uttalte sin tilfredshet med at samtlige arbeidere og funksjonærer i vegvesenet i Troms, samt bilkontrollens funksjonærer, på litt lengre sikt vil komme med i bedriftslegeordningen.

Samarbeidsutvalget sa seg enig i bruk av retten til å kalle inn forretningsføreren i Norsk Arbeidsmannsforbund i de tilfelle dette synes hensiktsmessig.

SAK 2

Det ble vedtatt å holde et kontaktmøte med vegarbeidere i Skibotn 7. april 1970, til hvilket også pressen inviteres og med følgende program:

1. Presentasjon av riksveganlegget Skibotn-Løkvoll
2. Diskusjonsmøte - Emne: "Informasjonen vegvesenetpressen", med vegsjef Bjarne Haugmoen og journalist Edm. Eriksen som innledere.

SAK 3

Under eventuelt tok representanten Fossbakk opp spørsmålet om opprydding langs offentlige veger etter militære øvelser.

Samarbeidsutvalget vil anbefale at administrasjonen tar opp med de rette myndigheter spørsmålet om opprydding av- og langs vegene hvor øvelsen "Arctic Express" ble holdt vinteren 1970. Det er en kjennsgjerning at mye skrot og avfall i form av plastemballasje, papir, brukne trær og greiner ligger strødd langs vegen etter øvelsen, og det er vegvesenets erfaring at opprydding fra det militæres side, tross direktiver herom, ikke gjøres tilfredsstillende. Samarbeidsutvalget finner det nødvendig i dette naturvernår å gjøre spesielt oppmerksom på dette forhold.

Den 8. april 1970 holdt Samarbeidsutvalget sitt 3. møte for året.

Foruten utvalgets faste medlemmer møtte konstruktør Ansgar Hauan som varamann for konstruktør Ingvar Holtaas som hadde forfall. Dessuten møtte forretningsføreren i Troms Arbeidsmannsforening, Henry Riise.

Møtet ble ledet av formannen Karl J. Kvalness.

SAK 1

Formannen refererte brev av 14. januar 1970 fra Troms Arbeidsmannsforening "Bemanningen i vegvesenet - Norsk Vegplan med forslag til sentralt- og lokalt utvalg." Videre ble referert bilag til protokoll nr. 1/70. "Uttalelse fra Hovedutvalget for samarbeidsutvalgene i Statens vegvesen avgitt i møte den 29. januar 1970 om vegplankomiteéns innstilling med forslag til Norsk Vegplan."

På grunnlag av det som var referert ble det diskusjon angående bemanningen i vegvesenet og arbeide i eget regi kontra entreprenørdrift.

Vedtak

Samarbeidsutvalget erklærer seg enig i den uttalelse fra Hovedutvalget for samarbeidsutvalgene i Statens vegvesen avgitt i møte 29. januar 1970 om Vegplankomiteéns innstilling med forslag til Norsk Vegplan.

Utvalget viser videre til vedtak i Troms fylkesting i sak nr. 23/1969 Norsk Vegplan pkt. 11 sålydende: "Gjennomføringen av den del av Norsk Vegplan som omfatter Troms fylke er i stor grad avhengig av en langt bedre bemanning av den tekniske stab ved Troms vegkontor.

Fylkestinget er av den oppfatning at for et fylke som Troms vil det være nødvendig med størst mulig anleggsdrift i egen regi.

Brev av 14. januar 1970 fra Troms Arbeidsmannsforening ble vedtatt oversendt administrasjonen til uttalelse, før saken tas opp til behandling i samarbeidsutvalget.

Etter dette fratradte forretningsfører Henry Riise møtet.

SAK 2

Etterutdanning av kontorpersonalet

Saken var oppe i møte 18. mars 1970 under sak 1 b. Det ble da vedtatt å ta saken opp i et senere møte.

Saken ble diskutert og det ble enighet om slikt vedtak. Samarbeidsutvalget slutter opp om uttalelse fra Telemark samarbeidsutvalg vedrørende etterutdanning av kontorfunksjonærer, men mener Hovedutvalgets reaksjon synes lite velegnet til å imøtekomme henstillingen. Bl.a. kan et 4 dagers kurs for etterutdanning av saksbehandlere neppe gi noe tilfredsstillende resultat.

Eventuelt

Representanten Reiersen tok opp spørsmålet når det gjelder redaksjonsutvalg for bedriftsavisen "Vegstikka" og satte fram forslag om dette utvalg med en funksjonstid på et år.

SAK 3

Under eventuelt tok representanten Fossbakk opp spørsmålet om opprydding langs offentlige veger etter militære øvelser.

Samarbeidsutvalget vil anbefale at administrasjonen tar opp med de rette myndigheter spørsmålet om opprydding av- og langs vegene hvor øvelsen "Arctic Express" ble holdt vinteren 1970. Det er en kjennsgjerning at mye skrot og avfall i form av plastemballasje, papir, brukne trær og greiner ligger strødd langs vegen etter øvelsen, og det er vegvesenets erfaring at opprydding fra det militæres side, tross direktiver herom, ikke gjøres tilfredsstillende. Samarbeidsutvalget finner det nødvendig i dette naturvernår å gjøre spesielt oppmerksom på dette forhold.

Den 8. april 1970 holdt Samarbeidsutvalget sitt 3. møte for året.

Foruten utvalgets faste medlemmer møtte konstruktør Ansgar Hauan som varamann for konstruktør Ingvar Holtaas som hadde forfall. Dessuten møtte forretningsføreren i Troms Arbeidsmannsforening, Henry Riise.

Møtet ble ledet av formannen Karl J. Kvalness.

SAK 1

Formannen refererte brev av 14. januar 1970 fra Troms Arbeidsmannsforening "Bemanningen i vegvesenet - Norsk Vegplan med forslag til sentralt- og lokalt utvalg." Videre ble referert bilag til protokoll nr. 1/70. "Uttalelse fra Hovedutvalget for samarbeidsutvalgene i Statens vegvesen avgitt i møte den 29. januar 1970 om vegplankomiteéns innstilling med forslag til Norsk Vegplan."

På grunnlag av det som var referert ble det diskusjon angående bemanningen i vegvesenet og arbeide i eget regi kontra entreprenørdrift.

Vedtak

Samarbeidsutvalget erklærer seg enig i den uttalelse fra Hovedutvalget for samarbeidsutvalgene i Statens vegvesen avgitt i møte 29. januar 1970 om Vegplankomiteéns innstilling med forslag til Norsk Vegplan.

Utvalget viser videre til vedtak i Troms fylkesting i sak nr. 23/1969 Norsk Vegplan pkt. 11 sålydende: "Gjennomføringen av den del av Norsk Vegplan som omfatter Troms fylke er i stor grad avhengig av en langt bedre bemanning av den tekniske stab ved Troms vegkontor.

Fylkestinget er av den oppfatning at for et fylke som Troms vil det være nødvendig med størst mulig anleggsdrift i egen regi.

Brev av 14. januar 1970 fra Troms Arbeidsmannsforening ble vedtatt oversendt administrasjonen til uttalelse, før saken tas opp til behandling i samarbeidsutvalget.

Etter dette fratradte forretningsfører Henry Riise møtet.

SAK 2

Etterutdanning av kontorpersonalet

Saken var oppe i møte 18. mars 1970 under sak 1 b. Det ble da vedtatt å ta saken opp i et senere møte.

Saken ble diskutert og det ble enighet om slikt vedtak. Samarbeidsutvalget slutter opp om uttalelse fra Telemark samarbeidsutvalg vedrørende etterutdanning av kontorfunksjonærer, men mener Hovedutvalgets reaksjon synes lite vel egnet til å imøtekomme henstillingen. Bl.a. kan et 4 dagers kurs for etterutdanning av saksbehandlere neppe gi noe tilfredsstillende resultat.

Eventuelt

Representanten Reiersen tok opp spørsmålet når det gjelder redaksjonsutvalg for bedriftsavisen "Vegstikka" og satte fram forslag om dette utvalg med en funksjonstid på et år.

Overingeniør Eilif Os
 Avd.ing. Gunnar Berntsen
 -"- Ingolf Furuholmen
 Oppsynsm. Guttorm Henriksen
 Vegformann Arne Johnsen

Dette forslag ble enstemmig vedtatt. Redaktøren, førstesekretær Olve Reiersen, sa seg villig til å fortsette som redaktør foreløpig for et år.

FERIENE 1970

Den 14. mai 1970 sendte vegsjefen ut rundskriv til samtlige oppsynsmenn om ferieavviklingen 1970.

Ferieordningen blir i år slik:

ANLEGG

Fellesferie ved samtlige anlegg i 3 uker i tiden 13/7 - 1/8.

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

VEDLIKEHOLD

Tre ukers sammenhengende ferie i 2 puljer, 6/7 - 25/7 og 27/7 - 15/8.

Siste ferieuke etter nærmere avtale med den enkelte vedlikeholdsarbeider, fortrinnsvis i forbindelse med jule- og nyttårshelgen. Det kan bare unntaksvis regnes med ferie i forbindelse med påsken.

FORARBEIDER OG LEGGING AV OLJEGRUS

Tre ukers fellesferie 20/7 - 8/8.

Siste uke etter nærmere avtale, stort sett etter de samme retningslinjer som for anleggsdriften.

MASKINAVDELINGEN

Mannskapene følger ordningen for den avdeling eller det program de arbeider for.

All verksteddrift følger vedlikeholdets opplegg.

Siste ferieuke etter de samme retningslinjer som for anleggs- og vedlikeholdsdriften.

Personalia



VI GRATULERER DENNE GANG MED

50 ÅR

Sekretær Martha Mack, Tromsø	1/4
Maskinkjører Erling Tretten, Storslett	11/4
Sjåfør Knut Tune, Bardu	20/5
Vegarbeider Agnar Andersen, Tennevoll	27/5
Vegformann Sigurd Hole, Uløybukt	8/6
Maskinkjører Ulrik Hansen, Lyngseidet	25/6
Vegvokter Leif Solberg, Mestervik	1/7

60 ÅR

Maskinkjører Heiberg Ellevoll, Grovfjord	13/4
Vegarbeider Johan Dalbakk, Gratangsbotn	14/4
Pukkverkkjører Harald Jakobsen, Aspelund	9/5
Vegarbeider Malvin Engstad, Sjursnes	11/5
Vegarbeider Oskar Hansen, Breivikeidet	24/5
Vegarbeider Martin Svendsen, Fossbakken	29/5
Pukkverkkjører Hilmar Rostadnes, Øvergård	12/6
Vegarbeider Håkon Jensen, Salangsdalen	16/6

NYE PENSJONISTER

Siden forrige nr. av "Vegstikka" har følgende sluttet etter oppnådd aldersgrense:

- Vegvokter Alf Andersen, Kvaløysletta
- " Jens Nilsen, Kjosén
- " Karl Eriksen, Borkenes
- Formann Jarle Steinsvik, Gratangsbotn
- Vegarbeider Gunnerius Kiil, Grovfjord
- " Sverre Marvik, Straumfjordnes
- " Anders Pedersen, Gratangsbotn
- Sjåfør Hans Pedersen, Gratangsbotn
- " Kåre Kollen, Salangsdalen

og disse grunnet helsesvikt:

- Vegvokter Erling Larsen, Laksvatn
- Vegarbeider Waldemar Wiik, Hamn i Senja
- " Hilbert Eriksen, Badderén
- " Hjalmar Pedersen, Nordmannvik

Vegvesenet retter en varm takk til alle disse for det trofaste arbeide de har utført for etaten gjennom de mange årene som er gått siden de første gang tok fatt med vegarbeide.

†
DØDSFALL

Oppsynsmann Håkon Kollen er død meget nær 80 år gammel.

Med ham er en markant skikkelse borte. Han representerte i hele sin tid vegvesenet såvel innad som utad på en måte som avtvang respekt.

Håkon Kollen begynte i vegvesenet i 1918, først som vegarbeider, senere som formann. Etter et par år som vegvokter ble han i 1930 ansatt som fungerende oppsynsmann. I denne stilling hadde

han arbeidsledelsen ved en rekke anlegg i syd- og midtfylket. Imidlertid var det brubygging som ble hans spesialitet bl.a. bygging av hengebrua over Åndervågstraumen på Andørja i 1933. Han var den selvskrevne oppsynsmann da brua over Kålselva ved Moaberget skulle bygges, et etter den tid stort og vanskelig arbeide. Her ble han fast ansatt som oppsynsmann. Fra 1939 var han kombinert anleggs- og vedlikeholdsoppsynsmann i Bardudistriktet til han gikk av med pensjon 1. juni 1959 et år etter oppnådd pensjonsalder.

På tross av det store arbeidspress han alltid hadde i vegsektoren, rakk Håkon Kollen å delta i offentlige gjøremål som medlem av formannskap og kommunestyre m.v. Han hadde også mange andre interesser utenom dette og klarte å opparbeide seg et gårdsbruk og bygge et meget pent hjem. Ved sin fratreden ble han tildelt Kongens fortjenestemedalje.

Håkon Kollen's plikttroskap og lojalitet mot den etat han i over 40 år var tilknyttet bør tjene som eksempel for oss alle i vegvesenet.

Fred over hans minne.

Formann Johannes Torbjørnsen, Straumbukta er død, nær 49 år gammel.

Torbjørnsen ble knyttet til vegvesenets arbeidsdrift i 1958 ved byggingen av Kvaløysletta og Silsand vegstasjoner.

Det ble snart klart at her hadde vegvesenet fått tak i en ualminnelig dyktig spesialarbeider og hans gode lederegenskaper gjorde han til den selvskrevne formann ved en rekke bru- og ferjearbeider i fylket.

Med Torbjørnsens bortgang har vegvesenet mistet en dyktig medarbeider og hans arbeidskamerater en god venn. Hans lyse og trivelige vesen satte spor etter seg blant alle kan kom i kontakt med.

PRODUKTOVERSIKT

Alt i utstyr og maskiner til industri og anlegg

PRESSLUFTUTSTYR:

Borvogner, kompressorer, stasj. og transp.
Fjellboremaskiner m/till.utstyr
Telebrenkere
Leir/tele-boremaskiner
Pallmatere
Boruttrekkere
Stampere

SAND- OG GRUSMASKINER:

Steinknuser, stasjonære og transp.
Matere, også med siloer
Transportører, stasj. og transp.
Sikter, alle typer
Siloer
Vegskraper for bil og traktor
Sikteduker, sikteplater m.m.

VERNEUTSTYR:

Hjelmer for grube, bygg m.m.
Vernesko, kort og langt skaft
Vernemasker, alle behov
Vernebriller
Øreklokker m/utsk.b. deler

STAVANGER STAAL:

Fjellbor
Borekroner
Skjøtestål, hylser, nakker m.m.
Knuserplater til alle knuser
Plogkant/skuffeskjær-stål
Gravetenner, hele og delte
Tannspisser for reparasjon
Steinverktøy
Veghovel/skraperskjær, sommer og vinter

TEKNISK GUMMI:

Transportband, bomull, nylon m. v.
Pressluftslanger
Hydraulikkslanger og kuplinger
Industrislanger for vann, olje, bensin m.v.
Slitegummi, flere typer
Fendergummi, flere profiler

BRØYTEUTSTYR:

Sneploger, flere typer
Snefresere
Brøytestikker
Reflex-utstyr og malinger

DIVERSE:

Honda lensepumper og generatorer
Pionjær motordrevet bergboremaskin
Handelsstål
Kuplinger og klemmer for slanger
Renskespett

Betongvarer
Slippeapparater og skiver
Verkstedmaskiner
Boremaskinolje
Spesialoljer
Plast avløpsrør

Gunv. Alsos A.s

AVD. TROMSØ

Postboks 108 — Strandgt. 5 — Tlf. 85 858 - 85 174

9001 TROMSØ

Brødrene Hansen

TROMSØ

MASKINER FOR BYGG OG ANLEGG

Vår anleggsavdeling leverer :

MICHIGAN hjullastere, DRAVN knusere,
Transportører.

Alt i anleggsutstyr!

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

Vår friluftsavdeling gir tilbud på:

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

Bilco

☎ 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