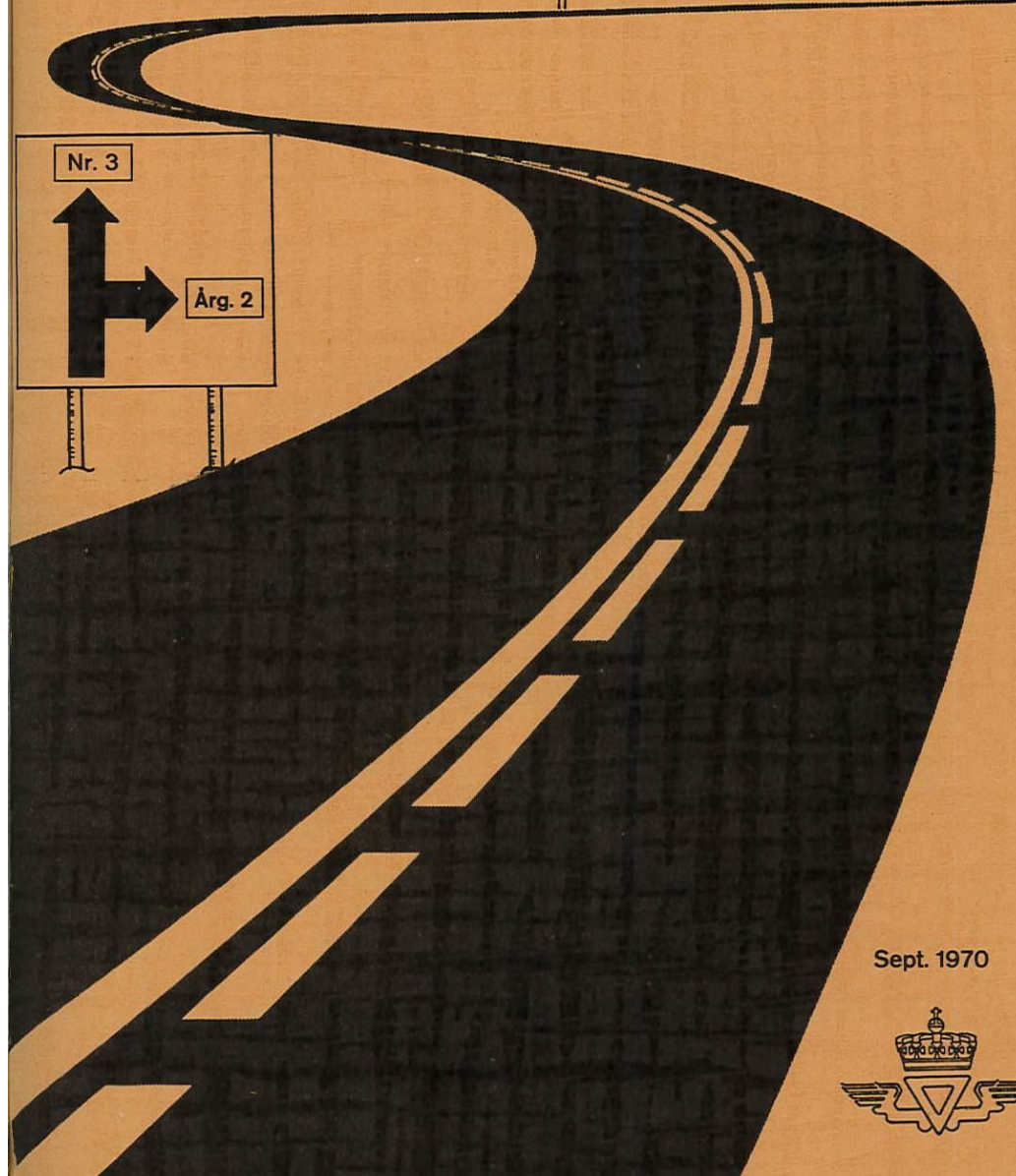


Veogs ikka



Sept. 1970



Vegvesenet i Troms

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS

Nr. 3 september 1970

2. årgang

Redaktør: Førstesekr.

Olve Reiersen

Redaksjonsutvalg:

Overing. Eilif Os

Avd.ing. G. Berntsen

Avd.ing. I. Furuholmen

Oppsynsm. G. Henriksen

Vegform. Arne Johnsen

Utgiver: Vegkontoret i Troms

INNHOOLD:

Side 3	Helseveike arbeidere
" 4	Administrasjon og organisasjon
" 7	Slep av tilhengerredskap
" 9	Trafikkomlegging fra sjø til land
" 14	Samarbeidsutvalgene i Nordland, Troms og Finnmark
" 16	Bedriftslegeordningen
" 17	5 min. verneprat
" 18	Overføring av opptjent ferie
" 19	Pensjonistsammenkomst
" 22	Ny revisjon av regnskapsordn.
" 26	Fra de gode gamle dager
" 27	Årsteinstraumen bru
" 29	Bistand ved trafikkuhell
" 30	Erstatningsansvar
" 31	Veg-sport
" 33	Personalialia
" 36	Kollektiv ulykkesforsikring

Neste nr. kommer i desember, stoff må være redaksjonen i hende senest 5. november 1970.

- 3 -

Helseveike arbeidere

Av og til får vegkontoret henvendelser fra ulike typer av sine arbeidstakere som på grunn av nedsatt helse ønsker å komme over i et arbeid som deres nåværende fysiske og/eller psykiske tilstand mestrer bedre. Denne tilstanden kan være

en årsak av at selve arbeidet de i en årrekke har stått i, litt etter litt har brutt ned enkelte kroppslige funksjoner eller den generelle helsetilstand, også rent mentalt. Enkelte ganger er det kanskje vanlig sykdom som er årsaken.

Og vegvesenet har og vil også i framtida strekke seg langt for å kunne overføre disse til et mere passende arbeide, som kan være til glede og nytte for både arbeidstaker og arbeidsgiver.

Det er derfor viktig så tidlig som mulig å kunne få registrert helseveike arbeidere slik at plasseringen av disse kan tas i betraktning ved planleggingen av sysselsettingsprogrammene.

Under en debatt om disse problemene i Alta nylig, hvor samarbeidsutvalgene i Nordland, Troms og Finnmark deltok, var det enighet om å undersøke mulighetene til å drive det forebyggende arbeide på dette felt inn i mere ordnede forhold.

Både dette og eventuell omplassering av helseveike arbeidere krever nøye samarbeid med fagfolk. Og i denne spesialiseringens tidsalder er det viktig at disse forhold blir underlagt den best mulig overvåking.

Men som sagt, det første som må gjøres i dag, er å få registrert alle hvis helsetilstand er noe redusert, slik at en kan få oversikt over hvor stort problemet egentlig er i vegvesenet.

Vi vet, at enkelte kvier seg for å la seg registrere, av frykt for å bli overført til arbeidsoperasjoner som er dårligere betalt enn det de arbeider med i dag.

Men de tiltak vi setter i sving i høst, tar utelukkende sikte på å bringe på det rene problemets størrelse innen etaten. Noen form for organisert omplassering vil ikke bli foretatt uten videre. Vi apelerer derfor til alle, så samvittighetsfullt som mulig, å besvare de forespørsler som vil bli rettet til de enkelte arbeidstakere.

Administrasjon og organisasjon

MASKINAVDELINGEN

Maskinavdeling, maskinsentral, redskapsavdeling, redskapsentral - kjært barn har mange navn. Så også med maskinavdelingen. For maskinavdeling er vel det mest riktige navn på denne gren av vegadministrasjonen.

En avdeling får jo sitt navn etter den funksjon den har, og i dette tilfelle steller altså avdelingen med maskiner.

Det har ikke alltid vært like mye maskiner å holde styr på, og det er først i de senere år at avdelingen har markert seg som en selvstendig enhet. Helt til 1. januar 1966 var avdelingen mere som en "støttespiller" for anlegg- og vedlikeholdsavdelingen. Men fra denne dato kom det store gjennombrudd, og avdelingen skiftet både navn og karakter. Nå skulle det hete vegsentral, og avdelingen ble utskilt som egen funksjon. Nytt regnskapssystem ble innført. Maskiner og mannskap ble "overført" og hele maskindriften skulle baseres på forretningsmessige prinsipper. Det vil si at anleggs- og vedlikeholdsavdelingen skulle betale leie for maskinene til vegsentralen. På den annen side skulle vegsentralen overta alle utgifter til maskindriften. Men dette var jo maskiner som tidligere var innkjøpt på anlegg- og vedlikehold, og det er lett å forstå at tiltaket var lite populært. Det skal innrømmes at viljen og evnen til samarbeid ble satt hårdt på prøve mange ganger i starten. Etterhvert ble man jo klar over at hele systemet med leieavregning stort sett bare er en posteringssak.

Vegvesenet som sådan, har jo nøyaktig de samme midler til disposisjon, selv om noe sirkulerer over en konto som heter maskindriften. Og de som har kjennskap til regnskapene for noen år tilbake, må vel være enig i at maskinutgiftene blir mere rettferdig fordelt i dag.

Men nå er det igjen store ting som skjer innen avdelingen.

På en måte kan maskinavd. minne om "Dagbladet". Den er "alltid foran". Slik også når det skal innføres noe nytt. Fra 1. juli i år ble det således innført elektronisk databehandling av regnskapene, og hvis alt går etter planen skal arbeiderlønningene beregnes på denne måte fra 1. januar 1971.

Men dette er jo kjent ute, etter som det er innført nye maskinrapporter, og arrangert kurser i den anledning. Det nye systemet har i alle fall resultert i at staben på kontoret, som i de senere år har vært tilknyttet avdelingen, i noen grad er spredt på andre kontorer. Men ennå er Steinar Norum bokholder, Th. Pettersen steller fremdeles med lønninger, og Bjarne Bjørkhaug har som hovedoppgave å granske handelsregninger. Oppsynsmann Bjørn Eriksen har også sitt hovedsete her, selv om han for det meste ferdes ute.

Men avdelingen har også sine medhjelpere ute i distriktet. Foruten Bj. Eriksen er det tre maskinoppsynsmenn. Det er T. Torstad i Harstad, S. Sletten i Bardu, og O. Kristiansen i Nordkjosbotn. Kristiansen er sjef for verkstedet i Nordkjosbotn.

Maskinavdelingens primære oppgave er å medvirke til best mulig utnyttelse av vegvesenets biler og maskiner, og liksom at dette materiell holdes i best mulig stand.

Til hjelp i dette arbeide har vi til rådighet 7 større og mindre verksteder, plassert på strategiske steder i fylket, fra Burfjord i nord, til Harstad i sør.

Hovedverkstedet, eller det som vi i dag vil kalle vegsentral, ligger i Nordkjosbotn, og er så og si helt nytt. Vi er for så vidt ikke helt ferdig med utbyggingen der. En uheldig løsning av de lydtekniske forhold i verkstedhallen, har gjort det nødvendig å føre opp ett tilbygg, slik at sveise- og plateavdelingen blir helt adskilt fra det øvrige verksted. Utenom verkstedet har vi bygget ett kaldt lager på 1000 m², samt et servisebygg som inneholder vaskehall, smørehall, lakkeringsverksted og laboratorium. Laboratoriet disponeres av planavdelingen, og det er visst få fylker som har maken til fine greier.

At det er nødvendig med større verkstedkapasitet i dag enn tidligere, har vi virkelig fått erfare. Og maskinene vokser stadig,

både i kapasitet og størrelse, ja ikke minst i pris. Anlegg- og vedlikeholdsdriften er helt avhengig av en stabil maskin-innsats. Svikter en maskin, kan store arbeidsprogram bli forpurret. En av maskinavdelingens oppgaver i fremtiden blir sansynligvis å innføre systematisk forebyggende vedlikehold. Det drives forsøk med forskjellige system i ett par andre fylker, men vi har valgt å se tiden litt an. I alle fall vil det nok by på visse problem å innføre slike system, med det assorterte utvalg som maskinparken idag består av, og slik den er spredt over hele fylket.

Av større enheter har vi således til disposisjon idag:

- 23 lastebiler
- 5 dumpere
- 40 varebiler (herav 30 "patruljebiler")
- 25 motorveghøvler
- 4 gravemaskiner
- 3 bulldozere
- 75 kompressorer
- 18 hjullastere
- 20 transportable knuser

foruten vegvalser, traktorer, fresere m.m. Det er sånn sett litt av ett utleiebyrå vi driver. Men så presenterer vi også leieregninger for ca. 1. mil. kr. hver måned for anlegg og vedl.h. avdelingen. Så det skulle jo bare mangle at det ikke gnisser litt i blant. Og det kan jo forekomme at det gjøres feil, slik som her en gang det skulle beregnes betaling for slep av en knuser for anleggsavdelingen. Det ble noe tull med desimalene, og anleggssjefen regnet ut at transporten måtte ha passert Steinkjær på turen mellom Harstad og Bardu, etter regningsbeløpet å dømme.

Men selv med slik regninger kan det iblant være vanskelig å få endene til å møtes. Alt som kommer inn er så visst ikke netto.

Det trenges også midler til nyanskaffelser. Faktisk er det flere millioner som brukes til nyinnkjøp, selv om det av og til heter at vi bare har "gammel sjit". Men det er helst slike dager når alt går på tverke. Det skal likevel innrømmes at en del av maskinparken er noe foreldet i dag, men en håper det skal

bli mulig å gjøre noe med dette innen rimelig framtid. Utviklingen går formodentlig mot større og færre enheter, som igjen skulle forenkle ett systematisk vedlikehold, og resultere i en mere driftssikker maskinpark.



MASKINAVDELINGENS
NÅVÆRENDE (ØVERST)
OG FORHENVERENDE
(NEDERST) PERSO-
NALE.

Slep av tilhengerredskap

AV AVDELINGSINGENIØR GUNNAR BERNTSEN

De nye kjøretøyforskriftene sier bl.a. følgende om trekking av tilhengerredskap med motorvogn, § 139.5 c:

"Motorvogn som er konstruert for en hastighet av 30 km pr. time eller mer, må ikke brukes til å trekke tilhengerredskap som ikke har driftsbremseanlegg dersom vogntogets aktuelle totalvekt er større enn motorvognens tillatte totalvekt."

Ja, så sier loven. Jeg håper våre sjåførere er flinkere til å tyde lovparagrafer enn undertegnede, for jeg måtte faktisk påkalle både onde og gode makter - deriblant bilsakkyndige - i håp om å finne ut av dette.

De nye forskriftene får en vesentlig betydning ved slep av tilhengerredskap, og jeg tror det er viktig å få klarlagt hva lovendringen innebærer.

Med tilhengerredskap menes ett kjøretøy som er innrettet til å trekkes av motorvogn, og som ikke kan anses som tilhenger. Av de nye forskriftene skal det således fremgå at det ikke lenger er tillatt å slepe tilhengerredskap - uten bremses - som er tyngre enn bilens registrerte lasteevne. En lastebil som er registrert for 6 tonns lasteevne, kan således ta ett slep som veier inntil 7 tonn. Men dersom den samme bil legger ballast i kassen, for å få bedre "spenntak", så må slepet være tilsvarende lettere. Dette kan nok synes merkelig, men etter å ha diskutert saken med bilsakkyndige må en godta følgende forklaring: Bilens bremses er konstruert for å stoppe bilen med fullt lass - altså bilens tillatte totalvekt. Skulle man først legge ballast i kassen, og i tillegg henge på ett slep - uten bremses - like tungt som bilens lasteevne, ville bremsene bli overbelastet.

Er det derimot driftsbremseanlegg på tilhengerredskapet, blir forholdet ett annet. Da kan slepet veie inntil 1,5 ganger bilens aktuelle totalvekt. Med "aktuelle totalvekt" menes vekten i øyeblikket. Er bilens egenvekt f.eks. 6 tonn, kan den uten last ta ett slep som veier $6 \times 1,5 = 9$ tonn. Men dersom man i dette tilfelle belaster bilen med f.eks. 2 tonn, blir bilens aktuelle totalvekt $6 + 2 = 8$ tonn, og slepet kan følgelig veie $8 \times 1,5 = 12$ tonn.

I praksis betyr de nye reglene at så og si ingen av vegvesenets vanlige lastebiler kan slepe transportable krusere, som ikke har driftsbremseanlegg.

Trafikkomlegging fra sjø til land

AV VEGSJEF BJ. HAUGMOEN

Troms fylke er fra naturens side vel utstyrt med fjorder og sund og et øyrike med tusener av øyer.

Langs strendene og på øyene bor størsteparten av befolkningen i fylket.

I eldre tider var havet det eneste framkomstmiddel og for mange er sjøvegen ennå idag den eneste forbindelse med utenverdenen.

Vegbyggingen har litt etter litt endret dette forhold. Flere bygder og grender har etterhvert fått vegtilknytning med vegnett, og bussruter har erstattet "Lokalen".

Hvilken betydning vegen fikk for den enkelte på disse vegløse steder, kan nok best de fortelle som selv har opplevet overgangen.

Mye er gjort og gjøres idag men ennå står slett ikke lite igjen å utføre på denne sektoren.

Troms har en vakker natur men den samme natur kan ofte si nei til en veg hvis det ikke betales tilstrekkelig. Og prisen er da gjerne så høy at ingen har råd til å betale.

Gå utenom sa bøygen, og det har en da ofte vært nødt til.

Det vil si at en måtte seile utenom, og farkosten det ble ferjen, først ganske enkle små ofte bare for personbefordring men etterhvert store og prektige bilferjer.

Det er spesielt på grunn av de brede og lange fjorder og sund at ferjeforbindelse opprettes for å knytte vegrutene sammen.

De fleste av våre nåværende bilferjeforbindelse er av nyere dato og årstallet for opprettelse er som nedenfor anført:

Lyngseidet - Olderdalen	1942
Finnsnes - Silsand	1947
Langnes - Sletta	1948

Refsnes - Flesnes	1948
Bjorelvnes - Gibostad	1955
Borkenes - Kveøya	1957
Svensby - Breivikeidet	1960
Putrikelv - Skulgam	1961
Harstad - Sørrollnes	1966
Hamnvik - Sørvik - Myrlandshaug	1966
Langhamm - Brøstadsbotn	1966

Tidligere hadde en to ferjeforbindelser som nå er erstattet av bruer. Disse er ferjen over Tromsøsundet som ble erstattet av Tromsøbrua i 1960 og Steinsland - Lilleng som ble erstattet av Tjeldsundbrua i 1967.

På grunn av den trafikkutvikling som har funnet sted er der flere andre ferjeforbindelser som i de nærmeste år vil bli erstattet av bruer.

Det arbeides intenst på brua over Gisundet som ventes ferdig i 1972 og da erstatter ferjeforbindelsene Finnsnes - Silsand og Bjorelvnes - Gibostad.

Brua over Sandnessundet ventes påbegynt i år og vil da i 1973 avløse forbindelsen Langnes - Sletta.

Omlegging av Rv 6 på østsiden av Lyngenfjorden vil eliminere ferjeforbindelsen Lyngseidet - Olderdalen i denne rute. Veg-anlegget vil muligens være trafikkabelt i 1974.

Det vil nok med tiden bli aktuelt å få bort ferjen over Ullsfjorden, men dette blir så pass langt fram i tiden at jeg ikke finner å ville komme nærmere inn på det nå.

Jeg skal så komme inn på de trafikkomleggingsplaner som er kommet så langt at de er under arbeide i marken.

I Skjervøyområdet har foregått og foregår et stort arbeide for å gi flest mulig vegtilknytting. Den vedtatte plan går ut på at det etableres en ferjeforbindelse fra Hamneidet over Maur-sundet til Kågen, herfra veg til Skjervøy med bru over Skattør-sundet. Det som gjenstår av denne planen, er brua over Skattørsundet som ventes ferdig i august 1971.

Inntil brua er ferdig er det opprettet en midlertidig ferje-forbindelse fra Hamneidet til et bygget ferjeleie i Skjervøy hamn.

Fra sistnevnte ferjeleie er det så opprettet ferjeforbindelse til et ferjeleie som er bygget i Lauksundet på Arnøya.

På Arnøya er vegen til Årviksand bygget ferdig slik at bare Akkarvik idag mangler veg tilknytting.

En regner imidlertid med at dette sted vil få veg innen få år i og med at staten allerede har stillet en del midler til disposisjon, men det er ennå ikke tilstrekkelig kapital for å kunne fullføre denne vegen. Inntil vegen kommer må ferjen til Arnøya også betjene Akkarvik og Vorterøy så lenge det bor folke på denne øya.

Laukøya vil bli betjent av samme ferje som båt inntil ferjeleie er bygget her.

Ferjen over Maursundet vil ta seg av forbindelsen til Uløya.

I Karlsøy området er bygging av ferjeleie ved Hansnes på Ringvassøy og i Skåningsbukta på Vannøya igang. I begynnelsen av 1971 vil da denne ferjeforbindelse bli opprettet.

Det er samtidig igang framføring av veg fra Vannvåg til Kristoffervalen. Bosettingen på Vannøy vil da ha vegforbindelse.

Det er planer om også å bygge ferjeleie på Reinøya, nærmere bestemt i Stakkvik. Vegutbygging på den søndre del av denne øya er kommet langt, mens der står mye igjen nordover.

Denne sak er tatt opp fra kommunens side og må løses hvis en skal få en brukbar trafikkomlegging også for Reinøya.

Jøvik området i Ullsfjord som hittil har vært avhengig av båtforbindelse vil i løpet av dette året få ferdig sin nye forbindelse.

På Ytre Senja har idag Gryllefjord og Torsken samt søndre del av øya veg forbindelse.

Det som gjenstår er å skaffe bosettingen nord for Gryllefjord et annet trafikktilbud og det samme for Sifjordområdet.

Nord for Gryllefjord er arbeidet igang og en regner med at trafikkomlegging fra sjø til land vil kunne settes ut i livet i 1972/73.

Det som da i første omgang gjøres er at der bygges ferjeleie på Straumsnes og Skaland for en ferjeforbindelse her. Mellom Skaland og Steinfjord bygges veg som for en vesentlig del blir liggende i tunnel. Videre til Ersfjord er det så meningen å få bygget veg.

Fra Stønnesbotn på innsiden av Senja bygges nå riksveg opp til Mefjordaksla ovenfor Mefjordbotn.

Fra Mefjordaksla skal der så bygges veg ned til Ørnfjordbotn med ferjeleie her for betjening av Husøy og Fjordgård.

Mefjordbotn får veg fra Mefjordaksla og et ferjeleie i fjordbunnen og på Senjehopen vil skaffe den nødvendige forbindelse for bosettingen i denne fjordarmen.

Baltsfjord vil måtte betjenes av en framtidig ferje mellom Senja og Kvaløya.

Arbeidet med trafikkutløsning for Sifjord området kan neppe påregnes igangsatt før trafikkomleggingen nord for Gryllefjord på det nærmeste er en realitet.

Av større trafikkomleggingsplaner som er under utredning kan nevnes Grytøy - Bjarkøy området hvor en må regne med vesentlige endringer i løpet av de nærmeste år. Dessuten har en også på planstadiet ferjeforbindelse mellom Borkenes og Mehus i Gofjorden.

Jeg skal så til slutt nevne endel anlegg som vil gi bosettingen en annen trafikkmulighet enn idag.

Stedet Hilleshamm som var avhengig av båt har nå fått vegforbindelse og en regner med at vegen vil være helt ferdig neste år.

Bru over Årsteinstraumen er under bygging og vil være trafikkabel dette år slik at ferjen der kan innstille.

Veganlegget Rotvik - Håkvik - Lavangsnes er kommet langt og Lavangsnes som idag må betjenes med båt vil få veg tilknytting innen kort tid.

Det samme får en bare håpe for Krakerøhamn - Fornes området på Andørja.

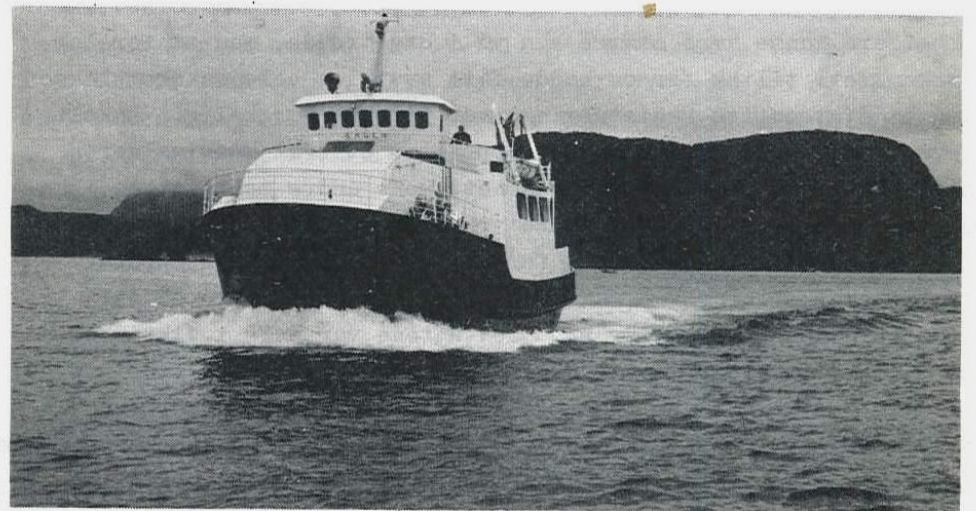
Ellers kan nevnes at arbeidet med ferjeleie på Vikran på Malangs-

halvøya er igang for ved juletider å kunne skaffe ferjeforbindelse med Tromsø by.

Ennå har en dessverre nok av uløste oppgaver innen sektoren trafikkomlegging fra sjø til land. Men en får ta dem opp til realistisk vurdering etterhvert som de melder seg med ny tyngde og søke de løst i tur og orden. Rom ble som kjent heller ikke bygget på en dag.



Ferjeforbindelsen over Målselva ved Fredriksberg før Målselv bru blir bygget.



Ferjen "Kågen" i fylkets nyeste ferjeforbindelse Skjervøy - Arnøy.

Samarbeidsutvalgene i Nordland Troms og Finnmark

avviklet 28. og 29. august 1970 et fellesmøte i Alta med utvalget i Finnmark som arrangør.

Foruten utvalgene i de 3 nordligste fylkene deltok også personal-sjef Olav Baastad og konsulent Arne Solhaug fra Vegdirektoratet.

Hvert fylke bragte fram 1 diskusjonsemne som ble presentert av en innleder.

Overingeniør Erik Bjørnstad fra Nordland tok for seg problemet med "Sysseletting av helseveike arbeidere".

Innlederen kom inn på en rekke forhold som skapte problemer for arbeidsdriften og ikke minst for de arbeidere som dette berørte. Det var lønsmessige problemer, de begrensede muligheter for å flytte på enkelte av arbeidstakerne, effektivitetsproblemer og andre ting. Men all den stund en manglet skikkelig oversikt over hvor stort problem de helseveike arbeidere representerte for etaten, var det vanskelig å komme med eksakte forslag om hva som kunne og burde gjøres. Men et var sikkert, en måtte for fram-tiden vie det forebyggende arbeide større oppmerksomhet.

I debatten som fulgte gikk det fram at problemet med helseveike arbeidere kunne være større enn vi i dag trodde, men at forslag om konkrete tiltak før en hadde fått avvirket hele sakskomplekset ved en systematisk registrering, var ytterst vanskelig. Enkelte hevdet at problemet var dukket opp først etterat maskinalderen hadde hatt sitt inntog i vegvesenet, mens andre mente at en ikke måtte se bort fra at også andre yrkeskategorier kunne komme inn i bildet. Det ble også gitt forslag på en del arbeidsoppdrag av lettere karakter som man med fordel kunne plassere en del arbeidere med yrkesskader i. Debatantene var enig i viktigheten av å legge vekt på det forebyggende arbeide. I denne forbindelse ble det oppfordret til tiltak som å påvirke leverandører ved maskinkjøp til bedre lyddemping og montering av mere helsevennlige seter m.v. Ellers var det bl.a. nevnt at regelmessig skifting av arbeidsoperasjoner, kortere skift for maskinkjørere kunne virke forebyggende.

Overingeniør Odd Bardal, Troms innledet deretter om "Trafikk-sikring i vegarbeidsdriften". Innlederen gjorde rede for de instruksjoner som foreligger for skilting i forbindelse med vegarbeidsdrift og kom også inn på ansvarsforholdet. Han poengterte at det var vegvesenet som hadde ansvaret for skiltingen også når arbeidet ble drevet av entreprenører. Ellers kom han med en del refleksjoner om trafikksikringen som han hadde gjort seg som trafikanter. Bl.a. hevdet han at vegvesenet ofte bruker avkjøringer som ikke ville bli tillatt for private og pekte videre på uheldige plasseringer av grushauger.

Under debatten som fulgte ble spørsmålet om i hvilket ledd i kommandolinjen ansvarsforholdet skulle ligge. Selvom ansvaret er gitt i hvert enkelt skiltvedtak, mente enkelte at det burde foreligge klare retningslinjer på dette feltet og oppsynsmennene ble nevnt som de naturlige ansvarshavende. Hastighetsgrensen for passering av arbeidsplassene var også i søkelyset under debatten, og mange var det som ikke syntes det var riktig at skiltet "Kjør sakte" må var foreslått sløffet. Det ble pekt på at forskilting av arbeidsplasser var meget utilstrekkelig i Norge, og at denne form for skilting burde bli mere utbredt.

Avdelingsingeniør Godtfred Karlsen, Finnmark tok for seg forholdet "Arbeidsledelse - Samarbeid". Godt oppbygd som innledningen var, ga han tilhørerne en instruktiv innføring i hvordan et godt samarbeid kunne skapes og hvordan dette kunne virke. Inngrrodde oppfatninger var en hemsko for utviklingen og kunne ofte være bøygen i en ellers samarbeidsvillig forsamling. Informasjon og drøftinger, opplæring, gjensidig tillit, en viss porsjon psykologisk innsikt og en ordregiving som alle forstod var nøkkelord i et effektivt samarbeidsprogram.

I den etterfølgende debatt ble det pekt på at samarbeidet nok av og til knirket i enkelte ledd, men at det i de senere år har vært bedring å spore på en rekke felter. Samarbeidet over fylkesgrensene kunne dog ha vært bedre, dette var imidlertid et problem fylkene seg i mellom måtte løse. Det ble etterlyst stillingsinstruksjoner fra flere hold, men dette ble også hevdet å kunne legge bånd på den enkelte. Tillitsmannsordningen burde bygges bedre ut på arbeidsplassene også med sikte på å effektivisere

samarbeidet. Det ble opplyst at det var anledning til å etablere flere samarbeidsutvalg (underutvalg) i samme fylke og at dette muligens kunne bidra til bedre kontakt.

Under en oppsummering tilslutt var det reist tvil om nytten av slike møter, de førte gjerne ikke til konkrete tiltak. De fleste deltakerne mente dog at nytten først og fremst gjenspeiler seg i de impulser de enkelte utvalgsmedlemmer kunne hente fra debatt og ikke minst samtaler med medlemmene fra de andre fylkene.

Som en avslutning på sammenkomsten i Alta hadde Finnmark vegvesen sørget for en busstur til Kautokeino og Bidjovagge gruver. Det ble en meget interessant tur hvor vegsjef Stav orienterte om de store vegomleggingsarbeidene på rv. 93, om indre riksveg Kara-sjok - Kautokeino og om vegen til Bidjovagge gruver. I Bidjovagge ble forsamlingen innviet i hvordan et moderne gruvesamfunn i ødemarken virket. På tilbaketuren til Alta ble det kjørt etter den gamle vegtracéen over Beskades, litt av en opplevelse får en si.

Til slutt, Samarbeidsutvalget i Finnmark vegvesen skal ha honnør for et fint opplegg og et prikkfritt arrangement disse 2 dagene.

BEDRIFTSLEGEORDNINGEN

Ifjor kunne vegvesenet i Troms innføre bedriftslegeordning for sine arbeidstakere i Sør Troms og i Balsfjord/Lyngen område.

Ordningen er nå utvidet til også å omfatte Tromsøområdet, Nord Troms og Bardu/Salangen/Dyrøy.

Det gjenstår å skaffe bedriftslege for Senja/Finnsnes-området og deler av Målselv. Her har det dessverre hittil ikke vært mulig å finne lege som kan påta seg dette arbeidet.



Arbeidslederens 5 minutters verneprat

Hvor langt er det ned?



Fall p.g.a. glidning, snubling og stot på samme nivå dvs. fall mot det underlag en fotgjenger ferdes på, er en av de ulykkesårsaker som intet yrke er fri for. Det er dette arbeidslederen i dette tilfelle vil henlede oppmerksomheten på.
R. Bl.

Abraham Lincoln ble engang spurt: «Hvor lange er bena dine?» Lincoln tenkte seg litt om, så sa han: «Vår herre ga meg ben akkurat lange nok til at jeg rekker til bakken.»

Vi alle — enten vi er halvannen eller 2 meters karer — ferdes livet igjennom på stylvter. Vi raker opp og balanserer på to forholdsvis små føtter. Vi tenker nok ikke noe videre på det, men det krever ikke lite dyktighet å bruke disse bena på en slik måte at vi ikke ligger der. Og det skal ikke så mye til å bringe oss ut av balanse slik at vi rammer gulvet hårdt med en del av vår anatomi som er lite egnet som landingsutstyr.

Tro nå ikke at jeg bare prøver på å være morsom. Fall på samme nivå har kostet både liv og invaliditet mange, mange ganger. Det er over dobbelt så mange døde ved fall som ved motorvognulykker. Riktignok er det langt fra så mange dødelige fall på samme nivå som ved fall fra høyere liggende

nivå (fritt fall), men de utgjør en betydelig andel av fall med nedsatt arbeidsførhet til følge.

Et stort antall fall på samme nivå skyldes en av følgende 3 ting: man glir, man snubler, man får et stot.

Alle vet hva «å gli» betyr: En glir på sne eller isholke, på en oljeflekk, et banan- eller appelsinskall, eller en «ruller» på en rørbitt, et stykke rundtjern, et rundt trestykke, en flaske som ligger der en ferdes. Alt dette kan sende en til gulvs på en ytterst ekspeditiv måte, og hårdt.

Slike ulykker kan vi forebygge på 2 måter, og vil vi oppnå resultater må vi nytte begge måter.

Den første måte er å holde ferdelsområdet fritt for alle ting som kan få oss til å gli. Fjerne sne, is og olje og annet. Vi må med andre ord gjennomføre et ordnet og godt renhold.

Den andre tingen vi må gjøre er å være oppmerksom på mulige faremomenter der vi ferdes —

vi må regne med at noen sluntrer unna plikten om godt renhold. Vi må se hvor vi setter bena, og derfor må vi bære slik at utsynet i ferdselsretningen ikke blir hindret.

Snubling kan gi et dødelig fall. Det skal ikke så stor ujevnhet til før det hender. Ofte kan sammenstøt med en temmelig liten gjenstand være farlig. «Liten tue kan velte stort lass».

Reglene for å forebygge snubling er de samme som for glidning — men med et tillegg. Du må se deg for og sørge for god orden og ryddighet. Men dertil er det nødvendig at du sørger for godt vedlikeholdt fottøy. Utgatte såler og skjeve heler er ofte medvirkende årsaker ved snubling.

Støt er også årsak til mange fall. Det skyldes vanligvis en av to ting — farlig hastverk og overlessing.

Du har formentlig personlig erfaring hva det første angår — farlig hastverk. Du og/eller en annen har det fryktelig travelt. Kanskje skyldes det for sen ankomst, forsinkelse for en eller begge. Kanskje den ene eller begge mener det var om å gjøre å komme hurtigst mulig ut ved arbeidsslutt. Resultatet ble et sammenstøt som kanskje sende dere begge over ende.

Kanskje har slikt hendt meg mange ganger uten videre uheldige følger. Men sykehusene kjenner til mange innlegg som skyldes slike sammenstøt.

Sammenstøt p.g.a. overlessing forekommer når en altfor iherdig fyr lesser så meget på seg at byrden stenger for hans utsyn. Slikt kan være like så farlig som å kjøre med et tiliset frontvindu. Ta ikke med deg annen eller større byrde enn at du kan se deg for, gjør heller to turer, eller skaff deg hjelp.

Overføring av opptjent ferie med ferielønn til det påfølgende ferieår

Enkelte kan vel komme i den kjedelige situasjon at de har pådratt seg sykdom som igjen har forhindret ferieavviklingen. Det er nå lempet noe på bestemmelsene om eventuell overføring av opptjent ferie til det påfølgende år.

Vegdirektoratet har i rundskriv av 15. juli 1970 sitert Lønns- og prisdepartementets retningslinjer slik:

"Som det fremgår av brev til samtlige departementer og Riksrevisjonen av 17. mars 1969 (jnr. 58/69 K) ble det etter forhandlinger bestemt at det ikke lenger skal være adgang til å overføre opptjent ferie med ferielønn til det påfølgende ferieår, hvor sykdom har hindret ferieavviklingen i det inneværende år. Hvis dette unntaksvis skulle føre til et urimelig resultat kunne spørsmålet om eventuell overføring av ferie legges frem for Lønns- og prisdepartementet.

På bakgrunn av en del henvendelser i den siste tid vil Lønns- og prisdepartementet ikke ha noe å innvende mot at vedkommende fagadministrasjon gis adgang til å samtykke i overføring av den 4. ferieuke til det påfølgende ferieår hvor avviklingen av ferien er blitt forhindret på grunn av legitimert sykdom.

Samtykke til overføring av ferie på grunn av sykdom til det påfølgende ferieår utover dette (inntil 1 uke) kan ikke påregnes innvilget."

PENSJONISTSAMMENKOMST

Torsdag 27. august 1970 gikk en ny sammekomst for våre pensjonister av stabelen. Denne gang gjaldt det verteraner fra Nord Troms.

Pensjonistene møttes på anlegget Oksjord bru, hvor arbeidet var kommet så langt at trafikken kunne settes på denne dagen. Dennebegivenhet ble behørlig markert med en enkel høytidelighet med deltakelse av foruten pensjonistene, bruarbeiderne og vegvesenets samarbeidsutvalg.

Etterat fung. vegsjef overingeniør Eilif Os hadde redegjort for arbeidene ved brua, ble den høytidelige åpning med overklipping av rødt silkebånd, foretatt av eldstemann, 87-årige Otto Abrahamsen fra Nordreisa under stor applaus.

Med bruanleggets arbeidere i spissen "prøvegikk" hele forsamlingen brua og nyvegen, mens bilkortesen fulgte etter.

Etterpå hadde pensjonister, bruarbeidere og andre vegfolk en hyggelig stund med enkel servering på Gildetun Turiststasjon på Kvævangsfjellet.

Her hyldet overingeniør Eilif Os pensjonistene og takket hver især for den innsats de gjennom mange år hadde gjort for etaten og for trafikantene.

Pensjonistene ble deretter overrakt en liten avskjedsgave til minne om tiden i vegvesenet. De som fikk minnegaven denne gang var:

Ernsti Abrahamsen, Storslett	
Otto Abrahamsen,	"
Henrik Hollen,	"
Peder Bergmo,	"
Olaf Thomasjord,	"
Oskar Fjellstad,	"
Sigvart Sørensen, Sørkjosen	
Nils Pedersen, Djupvik	



Otto Abrahamsen åpner Oksfjord bru.



Fordel Kaasen og Otto Abrahamsen har et og annet å si hverandre.



To som var med og bygget den første Oksfjord bru, Nils O. Nilsen og Peder Bergmo.

Johan P. Mikalsen, Samuelsberg
 Leonhard Lyshaug, Samuelsberg
 Alfred Pettersen, Straumfjord
 Peder Samuelsen, "
 Emil Skogstad, "
 Johan P. Nilsen, "
 Nils O. Nilsen, Oksfjord
 Hilmar Bakketun, Sørstraumen
 Sverdrup Grønbeck, Badderren
 Thomas Mortensen, "
 Levi Boberg, Burfjord
 Fordel Kaasen, "

Av disse 20 var 12 tilstede.

Tilslutt takket tidligere vegvokter Nils O. Nilsen på vegne av pensjonistene i en velformet og humørfylt tale for arrangementet og ga også sine kolleger gode råd i trimkunster for at formen kunne vedlikeholdes.



FRA PENSJONISTSAMMENKOMSTEN

Bakerst fra venstre: Johan P. Mikalsen, Fordel Kaasen, Leonhard Lyshaug, Thomas Mortensen, Peder Samuelsen, Alfred Peytersen og Ernsti Abrahamsen. Forrest fra venstre: Rudolf Løvsløtt, Henrik Hallen, Otto Abrahamsen, Peder Bergmo og Johan P. Nilsen.

NY REVISJON AV REGNSKAPSORDNINGEN

Utfylling av kjøre- og arbeidsseddel.

De nye kjøre- og arbeidssedlene som er tatt i bruk er ikke vesentlig forandret fra de tidligere, men en vil likevel nevne følgende: Det sekssifrede maskinnumre som nu er tildelt oppdragsgiverne må påføres med den største nøyaktighet, da oppgjør og giroskriving blir utført av EDB maskiner kun etter dette nummer.

En feil her vil altså resultere i at pengene blir utbetalt til gal eier, samtidig som prisen kan bli gal dersom ikke bilen/maskinen er i samme størrelsesgruppe.

Likeledes skal alle utbetalinger skje over postgiro en gang i måneden. Det utbetales ingen forskudd for første del av måneden.

Utbetaling for utført oppdrag i en måned vil skje ca. 20 i påfølgende måned.

Kjøre- og arbeidssedlene skal som tidligere leveres/sendes oppsynsmannen ved arbeidstidens slutt siste arbeidsdag i uken.

I tillegg skal rapportene leveres/sendes oppsynsmannen den 15- og siste i måneden selv om dette er midt i en uke.

Rapporter skal innsendes fra oppsynsmannen to ganger i måneden.

Første periode gjelder 1 til 15 i mnd. Annen periode gjelder 16 til siste i mnd. De som attesterer rapportene har derfor en soleklar plikt til å få rapportene til oppsynsmannen så hurtig som overhode mulig.

Kjøre- og arbeidssedlene skal nummereres fortløpende i måneden for hver bil/maskin selv om denne arbeider på flere kostnadssteder.

Prosess skal påføres der hvor oppsynsmannen gir beskjed om det.

Dersom en bil/maskin utfører flere prosesser på en dag, må det skrives minst en linje for hver prosess.

Kjøre-arbeidsseddelen skrives ut i 2 eksemplarer, hvorav den som attesterer tar originalen, mens gjenparten beholdes av oppdragstakeren for senere kontroll.

STATENS VEGVESEN

Arbeidsseddel for fremmedmaskin for den 7/9 1970

Eier: BROKVIK MASKINSTASJON Adresse: FAUSKEVÅG

Maskinnr.: 930-015

Arbeidsseddelnr.: 5 Kostnadsstednr.: 22800

Arbeids art	Prosess	Klokkeslett		Produksjonstimer		Produksjon	
		Begynt	Sluttet	Frekvens-timer	Andre timer	Kvantum	Enhet
<u>GRAVING AV VANNLEDNINGSGRØFT.</u>	<u>40</u>	<u>07⁰⁰</u>	<u>16³⁰</u>		<u>8,5</u>		

MOTTATT AV OPPDRAGSGIVER: Drivstoff l: _____ Olje l/kg: _____ Fett l/kg: _____

BEMERKNINGER: Værforhold: _____ Grunnforhold: _____

FØRER: Magne Jakobsen

ATTESTASJON: _____

MS KANNE GYTTING, ØRNINGEN 5000 BL. 4. 69

STATENS VEGVESEN Kjøreseddel for den 7/9 1970

Eier ODD STENHÅUG Adresse: SØRVIK

Reg.nr.: X-615 Maskinnr.: 911-102

Lasteklasse: 60 lonn. Lasteevne: 6,3 lonn

Kjøreseddelnr.: / Kostnadsstednr.: 80100

Er det brukt tilhenger? Nei

TIMEKJØRING:	Lastens art:	Lasteevne:		lonn	Timer
		M3	Tonn		
Uten tilleggsstyr					
M/maskinfrpp					
M/maskinkran					
M/hoel	<u>PLANSKRAPER</u>				<u>2,5</u>
Dag- og km.pris	<u>REDSKAP</u>			<u>46,0</u>	<u>1,0</u>
Distansepris					

TRANSPORTELANGDE: 8,0 Tonn 10,0 M3 7,5 Timer 1,5

MASSEKJØRING PÅ AKKORD

Fra BLOMJ. Til: 5. MARK 91.25 Timer

Fra - - - Til: STORV. 4 Timer 3,0

Fra - - - Til: - - - Timer

Fra - - - Til: - - - Timer

Fra - - - Til: - - - Timer

Fra - - - Til: - - - Timer

Fra - - - Til: - - - Timer

Fra - - - Til: - - - Timer

Overtidstillegg fra kl.: _____ Til kl.: _____ Timer: _____

Hjelpemann fra kl.: _____ Til kl.: _____ Timer: _____

Venteid: _____

Fører: Odd Stenhaug Attestasjon: _____

ARBEIDERRAPPORT FOR LAG

Fylke 19 / 10/70 Månedår 10/70 Anleggsparell/vedlikeholdningsarbeid Kommunedist nr. 23800 Altkord nr. 93

Ufjert arbeid

SPRENGING I SIDETRAK
UTLEGGING AV FORSTERKMA
MURER AV NATURSTEIN
MINDRE BRUUTBEDRING

En- hør	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Sum	Korr. Sum	Pro- sess
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31			
29	25,5	26,5	26,5													127,5		
59																8,5		
79																8,5		
89																5,0		
Sum timer	29,5	26,5	26,5													235,5		272,0

Eventuelle merknader:

Arbeiders navn: **Arne Pedersen** Arbeidernr.: 0263 Yrkesgruppenr. 22

Akkordimer	01
Tidplanimer	68,0
50% overtidimer akkordtidlenn	25,5
100% " " " "	
Stiftillagtimer % Akk.komp.	
Overtid Fra kl. Til kl.	

Arbeiders navn: **Harold Hønsen** Arbeidernr.: 0231 Yrkesgruppenr. 01

Akkordimer	01
Tidplanimer	8,5
50% overtidimer akkordtidlenn	8,5
100% " " " "	
Stiftillagtimer % Akk.komp.	
Overtid Fra kl. Til kl.	

Arbeiders navn: **Sigurd Fagerås** Arbeidernr.: 0270 Yrkesgruppenr. 01

Akkordimer	01
Tidplanimer	59,5
50% overtidimer akkordtidlenn	25,5
100% " " " "	
Stiftillagtimer % Akk.komp.	
Overtid Fra kl. Til kl.	

Geokjent	Dato	Sign.
Kontrollert og limfordelet		
Punchet		
Kontrollpunchet		

Blankettfordeling: Hvil - Vegkontoret Gul - Oppsynsmannen Orange - Lagformannen

MT SLEKSTING, ØREKVEI, 20 000 HIL 1 70

STATENS VEGVESEN

ARBEIDERRAPPORT

Ufjert arbeid

Kommunedist nr. R 40100 F 80100 Altkord nr. 174

Ufjert arbeid	Prosess	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Sum	Korr. sum	Prosess	
Materialretnilling	08																			
Øvrige generelle kostnader	09																			
Forberedende arbeid	10																			
Masselagging, planering	30																			
Grøfter, kummer og rør	40																			
Forarb. oligrus, faste dekker	58																			
Øvrige veglundemansarbeider	59																			
Forbruk av grus, grusdekker	62.1																			
Transp. av grus, grusdekker	62.2																			
Arbeid på grusdekker	62.3																			
Slavdømping	62.4																			
Nye oligrusdekker	64.1																			
Vedl. av oligrusdekker	64.2																			
Vedl. av faste dekker	66																			
Mur og forbygningarbeider	71																			
Konstruksjon og rekkverk	75																			
Trafikkregul. lys, gjerdet	76																			
Remhold og grenseal	77																			
Bruer og kaser	80																			
Bruslyng mblt og plog, hjm.	91																			
Annen snø- og isrydding	92																			
Sandstrøring	93																			
Sum timer		8,0	4,0	4,0	5,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	206,0	8,0	264,0	

Arbeiders navn: **Bardolf Bendiksen** Arbeidernr.: 0225 Yrkesgruppenr.: 21

Akkordimer	01
Tidplanimer	10,0
50% overtidimer tidlenn	1,0
100% overtidimer tidlenn	1,0
Stiftillagtimer %	
Overtid Fra kl. Til kl.	

Geokjent: 174
Kontrollert og limfordelet: 174
Punchet: 174
Kontrollpunchet: 174
Blankettfordeling: Hvil - Vegkontoret Gul - Oppsynsmannen Orange - Arbeideren

Arbeider: **Bardolf Bendiksen**

Fra de gode gamle dager

AV VEGFORMANN ARNE JOHNSEN

Eldre arbeidere som har sin beskjeftigelse i vegsektoren idag med alle de maskinelle og tekniske hjelpemidler en har til rådighet, kan vel engang iblant venne blikket og tankene 30 - 40 år tilbake i tiden til de arbeidsmetoder og hjelpemidler arbeiderne dengang rådde over, spade, hakke, spett, feisel og bor var det vanlige utstyr, til transport ble benyttet trillebåre eller tralle. Der kjøtt og blod og sener dengang var den avgjørende faktor for arbeidsytelse, har idag brølende maskiner overtatt. Det skal innrømmes at en viss idyll er en gått tapt av ved de nyere arbeidsmetoder, en tenker da på taktfast sang til stein som ble dratt frem med spett og feiselens klingende slag mot bornakken som kunne høres lang veg.

De sosiale forhold for arbeiderne var nok ikke de aller beste. Bildet gir en liten demonstrasjon av arbeidsmetoder som måtte benyttes. Dette er fra første halvdel av trettiåra, og er fra Skutvik bru i Malangen, det er utgraving av masser for brufundamenter som foregår, arbeiderne står i vann til opp mot beltestedet og øser massene opp i kasser som så hales på land ved hjelp av stubbebryter, - sikkert en kald jobb.

Arbeidslønna i akkord var i disse åra omlag fra kr. 0,80, til litt over en krone pr. time.

Forrest på bildet sees arbeidsformann John Andreassen.

John Andreassen fortalte engang om da vegen ble arbeid forbi Meistervik, jeg tror det var omkring århundreskiftet.

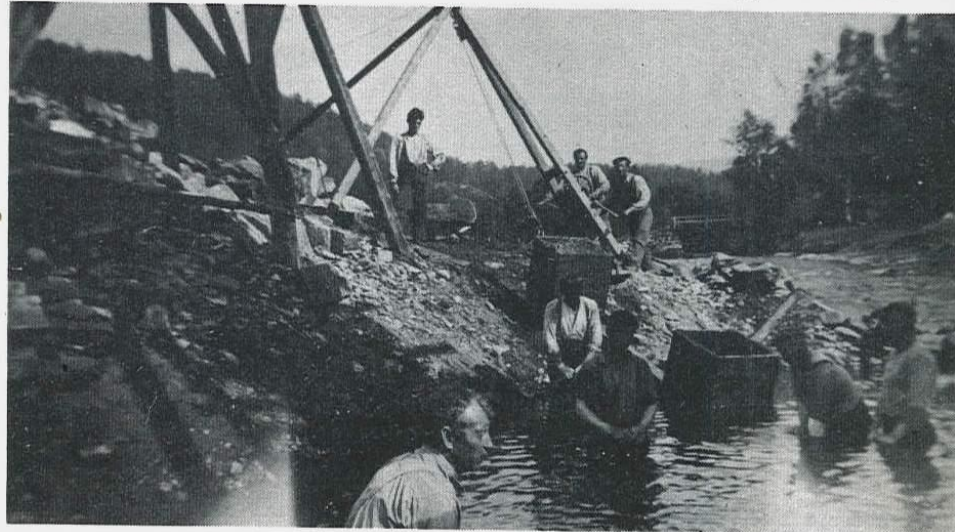
Det var i en fjellskjering hvor fjellet var ualminnelig hardt for boring og arbeidsomt, det var jo handboring dengang, så det gikk tregt med framslaget, en mann stod bare i smia for kvessing av bor. Det var forhåndsutsatt akkord.

Her klarte vi ikke å oppnå mer enn kr. 0,19, pr. time - men

det var ikke fordi at vi ikke arbeidet, vi var stortsett unge og vi hang i. Legger han til.

Her må man vel idag stille spørsmålet - var det mulig å stå i hardt arbeid 10 timers dag for bare kr. 1,90?

Det var nok ikke bare herlighet i de gode gamle dager heller.



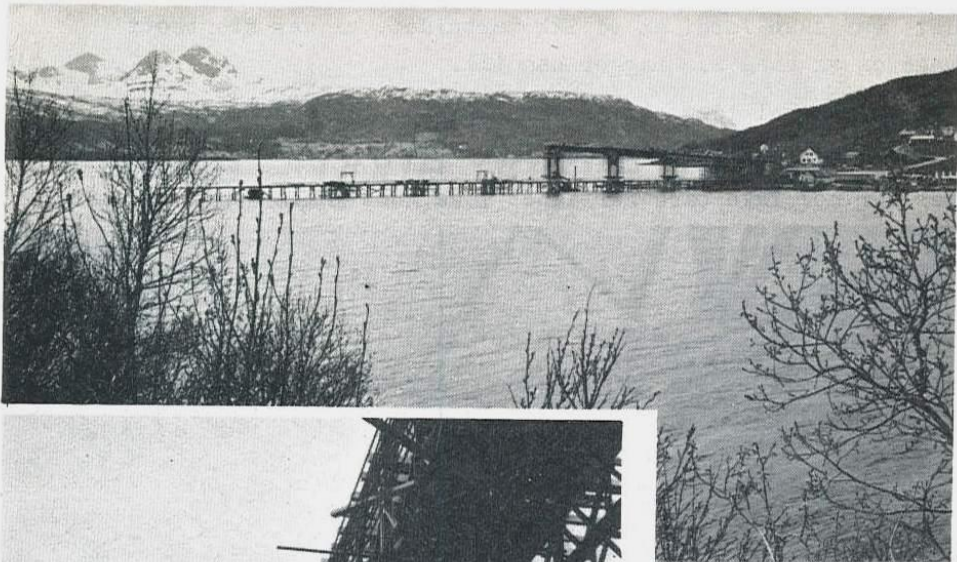
Årsteinstraumen bru

En lenge savnet vegforbindelse er nå under utbygging i Gratangen, brua over Årsteinstraumen som vil knytte kommunen bedre sammen, foruten at den vil gi øyene utenfor en hurtigere forbindelse med E 6. Kommunikasjonsplanen for Troms fylke gav dette prosjektet høy prioritet og i 1969 kom de første bevilgninger.

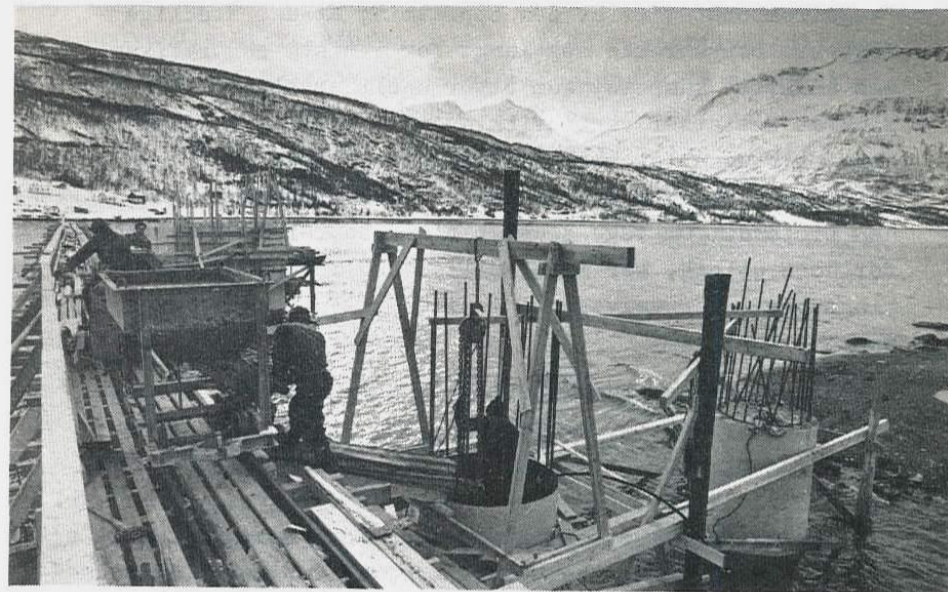
Den 29 sept. 1969 ble det inngått kontrakt mellom Statens vegvesen og entreprenørfirmaet H. Eeg-Henriksen A/S, Oslo om bygging av bru over Årsteinstraumen i Gratangen.

Brua skal avløse personferjen "Straumsflua" som idag holder forbindelsen mellom Straumsnes og Årstein. Den bygges som en kontinuerlig betongbjelkebru med følgende spennvidder regnet fra Årsteinsiden:

$$22,0 + 6 \times 27,0 + 30,0 + 4 \times 27,0 + 2 \times 26,0 + 22,0 = \underline{\underline{396,0 \text{ m}}}$$



Fra byggingen av
Årsteinstraumen
bru.
Øverst sett fra
vegen til Gratangs-
botn
Mai/juni 1970.



UNDERVANNSTØP AV PILARER. MARS 1970.

Bruas kjørebanebredde blir 6,5 m med 2 gangbaner á 0,75 m.

For skipstrafikk inn til Gratangsbøtn får brua et seilløp med fri høyde/bredde = 17,0/25,0 m.

Kontraktsummen er på ca. kr. 4,0 mill., i tillegg kommer så prisstigninger og moms, samt utgiftene til bygging av tilstøtende vegger, så totalt vil arbeidet komme på over kr. 6,0 mill.

Tilriggingsarbeidene på bruanlegget ble igangsatt ca. 1. nov. 1969, og innen 15. des. 1970 skal entreprenøren være ferdig. En del av arbeidene med tilstøtende veg, som utføres i vegvesenets egen regi, må utestå til våren 1971.

BISTAND VED TRAFIKKUHELL

Spørsmålet om i hvilken utstrekning vegvesenet bør bistå trafikanter med berging, flytting o.l. av kjøretøyer som har vært utsatt for trafikkuhell, dukker rett som det er opp for vårt personell.

Om dette har Vegdirektoratet i rundskriv av 10. juni 1970 uttalt:

"Vegdirektoratet er av den oppfatning at det stedlige vegvesen bør strekke seg langt for å bistå en trafikant med å flytte kjøretøy som etter uhell er blitt stående slik at det etter vegtrafikklovens § 12 pliktes flyttet. Forutsetningen for slik flytting bør dog være at vegvesenets bistand kan ytes nevneverdig raskere enn annen bistand. Om vegvesenet bistand sparer trafikanten for noen utlegg, bør ikke spille noen rolle. Erstatningsansvar for vegvesenet i slike tilfelle kan vanskelig tenkes.

I andre tilfelle, hvor uhellet ikke medfører en direkte trafikkhindring, bør vegvesenet bare yte bistand etter anmodning og hvor bistanden vil bli av beskjedent omfang og uten risiko for uhell som kan påføre vegvesenet ansvar. Videre bør det være en forutsetning for vegvesenets bistand at trafikanten derved blir spart for urimelig tids- tap eller omkostninger av noen betydning. En nevner i denne forbindelse at det nå for en beskjeden premie kan tegnes såkalt "redningsforsikring". Bistanden bør ikke strekkes så langt at bileiere i tillit til vegvesenets service unnlater å forsikre seg mot utlegg ved berging o.l.

En annen mulig løsning i disse tilfeller er at vegvesenet ikke deltar aktivt i bergningsarbeidet, men sperrer av og merker det sted hvor uhellet har skjedd. Den senere berging overlates så til andre."

Erstatningsansvar

blir vegvesenet av og til pålagt av forskjellige grunner. En av grunnene er trafikkuhell hvor vegvesenets kjøretøyer er innblandet.

Vegdirektoratet har 15. juni 1970 bl.a. skrevet følgende:

"Ved gjennomgåelse av kravjournalene (1969) viser det seg at 37 trafikkuhell hvor vegsjefen har erkjent erstatningsansvar og foretatt utbetaling, skyldes mang-

lende aktsomhet under rygging. En finner det derfor nødvendig at vegsjefen overfor sine respektive sjåførere innskjerper de krav som trafikkreglens § 13 oppstiller for rygging. Det er ønskelig at dette blir gjort også i de fylker hvor man ifjor ikke hadde slike uhell".

Vi vil slutte oss til dette. Sjåførere på lastebiler med last og/eller slep får sin sikt bakover særlig redusert og må utvise den aller største forsiktighet ved rygging.

VEG - SPORT

VEG's fotballlag har dessverre ikke vært uheldig med årets serie- og cupkamper innen bedriftssporten i Tromsø. Men, det viktigste er jo å delta, og ære være dem for det. Resultater:

Mot RICHS	1 - 2
" BILCO	0 - 4
" TEAM	2 - 4
" BJØRNSTRAND	1 - 1

I andre seriekamper har dog laget plukket noen poeng ved at motstanderne ikke har møtt opp.

Drømmen om cupmesterskap ble brått feiet bort, det ble bank av BANKENE med 0-5 i 1. runde.

Økende interesse for nye sportsgrener

Idrettslagets heller labre innsats på fotballbanen denne sommeren har fått enkelte til å spekulere sterkt i nye idrettsgrener hvor vegfolket kunne gjøre seg mere gjeldende. Således er det i den senere tid dannet nye og meget eksklusive sportsgrupper innen laget, med strenge opptaksvilkår.

Først ute var bilsportsfolket. Stifteren forteller at ideen

kom en regntung vårkveld da han fikk lyst til å strekke litt på bena, noe han på grunn av det dårlige været foretok inne i bilen. Gaspedalene stod i veien, og det at uniformsluer da kunne registreres som et glimt i øyenkroken, fikk hans unge og lange sinn til å fylles med de tanker at det kunne være deilig om uniformsluer ikke kunne registreres i hele tatt. Men til det måtte det en større bil. Som tenkt så gjort. Ny bil ble anskaffet og han står nå godt rustet til nye oppgaver.

Og ideen med en bilsportgruppe fenet. Med Lyngenferjas dekk som utskyttingsramp greide idrettslagets keeper opptaksfordringene med glans. Det bød riktignok på visse vansker å avlese resultatet, men som offentlig tjenestemann ble sensoren trodd. Medlemmet sier han var lei av å plukke baller ut av målet, nå vil han være med å score.

Radar måtte til for at tredjemann i gruppen kunne tas opp. Han forteller at han under en treningstur oppdaget at talentspeidere allerede hadde ham i kikkerten. Dette ansporet til sterk innsats og han kom i mål med suveren margin til minstekravet. En sterk prestasjon med nervene under full kontroll enda han visste han ble fulgt med argusøyne. Han sier han foretrekker nylagt oljegrus.

Gruppens første kamp gikk mot Politiets lag og det ble seier 3-0 og som de gode tapere Politiet var, påtok de seg kontingentinnkrevingen.

Men også andre idrettsgrener er kommet sterkt i skuddet i den senere tid. Med stor entusiasme har en del av vegkontorets personale gått til dannelsen av en sportsfiskergruppe. For at medlemmene i denne gruppen skal være beskjelet med den rette ånd er det satt strenge opptaksvilkår. Minimumskravet er minst 1 fiskekrok i fingeren (helst ringfingeren) og med mot-haken godt innenfor skinnet.

Under opptaksprøver i sommer har flere gjort seg særlig bemerket. Således gjorde en av kandidatene et meget godt forsøk på å stanse en motorbåt med kroken i fingeren og svensk-pilken samtidig fast i botnen. Dermed var det medlemskapet bragt i hamm. En har kunnet spore en mildere tone i personalsaker etterat opptaksprøven var lykkelig gjennomført.

En båteier lurte seg til eksamenstofta på egen hånd og han hadde vansker med å overbevise juryen om at prøven var bestått. Men en gjennomkjøring i EDB (sidespor for større enheter) brakte for dagen at fagprøven var bestått.

En hadde på et tidlig tidspunkt avvist tanken om at vernelederen egnet seg særlig i denne eksklusive sportsfiskergruppe. Forhåndstipsene slo imidlertid fullstendig feil. Allerede under frakastet ordnet den karen biffen. Og det så grundig at han måtte legges på Sentralsykehusets fiskefjøl og sløyes. Nærmere omstendigheter mangler, "Vegstikka"s medarbeider stod med ryggen til, men det er kritisert at vernelederen ikke var iført hjelm.

Men gruppen trengte også en teknisk konsulent med godt kjennskap til vedlikehold. En fryktet lenge for at denne kandidaten måtte kontinuere, men juryen fant at håndledet var en like bra plass for krokoppheng som fingeren. Særlig når det måtte spennetak til for å få kroken løs.

Etter å ha vist fine kirurgiske ferdigheter, er vegbåtens kokk antatt som gruppens medisinske sakkyndige.

Personalia



Siden forrige nr. har følgende rundet livets middagshøyde og vel så det. Vi gratulerer denne gang med

50 ÅR

Vegformann Eleif Holmseth, Bakkehaug	16/7
Vegarbeider Johannes Jørgensen, Finnsnes	24/7
Vegarbeider Harald Hansen, Sørvik	27/7

Vegarbeider Alf Nymo, Keianes	20/8
Vegformann Torbjørn Johansen, Nordlenangen	4/9
Vegvokter Vilmar Steinsheim, Sandsøy	15/9
Vegformann Kåre Hansen, Skibotn	30/9

60 ÅR

Vegformann Gunvald Josefsen, Ramfjordbotn	18/7
Vegformann Ingolf Bergstad, Karlstad	3/8
Vegarbeider Johan Lian, Kjellmoen	10/8
Vegarbeider Harder Antonsen, Brygghaug	15/8
Vegformann Karl Steinbakk, Hammvik	15/9

70 ÅR

Pensjonist, tidligere oppsynsmann Rudolf Løvsløtt, Storsløtt	17/7
---	------

NYE PENSJONISTER

Følgende har siden forrige nr. av "Vegstikka" sluttet etter oppnådd aldersgrense:

Vegvokter Sverre Simonsen, Aspelund
 Vegarbeider Ingjald Karlstad, Bardu

og disse av helbredshensyn:

Vegformann Ole Krakenes, Storsløtt
 Vegformann Fridtjof Kristiansen, Gibostad

Vi vil gjerne rette en varm takk for den innsats disse har ytet gjennom en lang og trofast tjeneste for etaten og ønske dem all hell og lykke som pensjonister.

†
DØDSFALL

Verkstedarbeider og smed ved vegvesenets verksted på Kvesmenes, Ingvar Johansen er død. Han ble knapt 60 år.

Johansen var født i Storfjord. Som gutt og også som voksen arbeidet han i smia hos sin far. Han ble en meget

dyktig og fingernem smed. I vegvesenet arbeidet han som boresmed i flere sesonger før krigen. Samme jobb hadde han for flere entreprenører etter krigen.

Fra 1952 finner vi ham som smed og verkstedarbeider ved Kvesmenes verksted, hvor han arbeidet til alles tilfredshet inntil han i 1968 måtte slutte grunnet helbredssvikt.

I den tiden han arbeidet for vegvesenet vant han alles respekt for sin uvanlige dyktighet og allsidighet i sitt yrke. Han var en grei og omgjengelig arbeidskamerat som alle satte pris på.

Vi har mistet en dyktig medarbeider som vil bli dypt savnet av alle.



Pukkverkkjører Olav Edvin Nilsen, Ramfjord er død 51 år gammel.

Nilsen drev fiske allerede som 15 åring og dette yrket holdt han fast ved inntil 1945. Fra denne tid finner vi han som sesongarbeider i vegvesenet og ellers i året som bygningsarbeider. Bl.a. deltok han i bygging av Tromsøbrua. Fra 1963 ble Nilsen fast tilknyttet vegvesenet og hans dyktighet og maskinelle innsikt gjorde ham etterhvert til den selvskrevne pukkverkkjører. Det siste året var han stasjonert på Arnøy i Skjervøy og der omkom han under tragiske omstendigheter underveis til arbeidet etter ferien.

En trofast og dyktig medarbeider er borte og han vil bli dypt savnet såvel av vegvesenet som av sine arbeidskamerater.

kollektiv ulykkesforsikring

Gjennom en meget gunstig avtale har vegvesenets arbeidstakere nå i en årrekke kunnet tegne en ulykkesforsikring som gjelder både under arbeid og i fritid. Denne kollektive forsikringsavtale omfatter også private bil- og maskineiere.

Det er ennå mange av vegvesenets personell som ikke benytter seg av denne ordningen. Selv om vegvesenet i dag satser store beløp på forskjellige sikkerhetstiltak og også driver utbredt informasjon om vernearbeid, så ser vi dessverre at ulykker likevel forekommer.

Den kollektive ulykkesforsikring kommer under alle omstendigheter i tillegg til de lov- og tariffestede ytelsene.

Nærmere opplysninger fås hos forsikringens kontaktmann i vegvesenet, kasserer Ole Sandvik, Vegkontoret.

Nedenfor gjengis en tabell over ukentlig premie og de utbetalinger som finner sted ved dødsfall og invaliditet.

Fareklasse 2

Sjåførere, verkstedarbeidere

<u>Premie pr. uke</u>	<u>Ved dødsfall</u>	<u>Ved invaliditet</u>
kr. 1,-	kr. 35.000,-	kr. 51.000,-
" 2,-	" 54.000,-	" 118.000,-

Fareklasse 3

Vegvoktere

kr. 1,-	kr. 22.000,-	kr. 35.000,-
" 2,-	" 42.000,-	" 72.000,-

Fareklasse 4

Vegarbeidere, maskinførere etc.

kr. 1,-	kr. 11.000,-	kr. 26.000,-
" 2,-	" 22.000,-	" 53.000,-

Når det gjelder

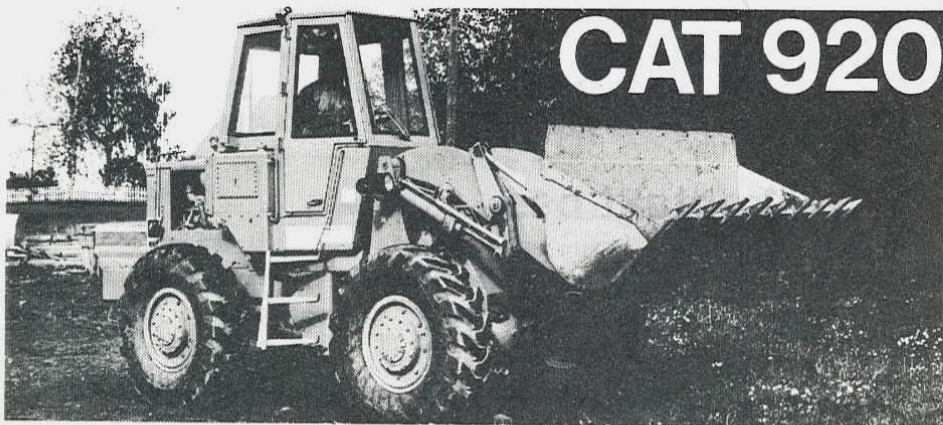
FORSIKRING

kontakt oss

Alliance norske
FORSIKRINGSSLSKAP

Distriktskontoret i Tromsø
Søndre Tollbugt. 1
☎ 83081

NYE RAMMESTYRTE HJULLASTERE




CAT 920



CAT 930

920 og 930 er små av format, men moderne design og konstruksjon betyr stor produksjonsøkning. "Power Shift" transmisjon. 4 gear fremover og 3 bakover. Stor akselavstand. Liten svingradius.

Velg skuffetyper og utstyr som er tilpasset Deres spesielle formål!

Caterpillar, Cat og  er varemerker for Caterpillar Tractor Co.

CATERPILLAR HJULLASTER-SERIE:

Modellnr.	HK	Skuffe-kapasitet
920	89	fra 1,15–1,34 m ³
930	100	» 1,34–1,54 m ³
950	130	» 1,72–3,06 m ³
966 c	170	» 2,30–3,82 m ³
980	235	» 3,06–3,82 m ³
988	325	» 4,20–4,95 m ³
992	550	» 7,65 m ³



Maskin % Pay & Brinck

DATTERSELSKAP AV NORSK SPRÆNGSTOFINDUSTRI A/S OSLO

OSLO - KRISTIANSAND - BERGEN - TRONDHEIM - NARVIK - ALTA
BROBEKKVEIEN 62B. POSTBOKS 71. ØKERN. OSLO 5. TELEFON 22 54 50

Brødrene Hansen

TROMSØ

MASKINER FOR BYGG OG ANLEGG

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.

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