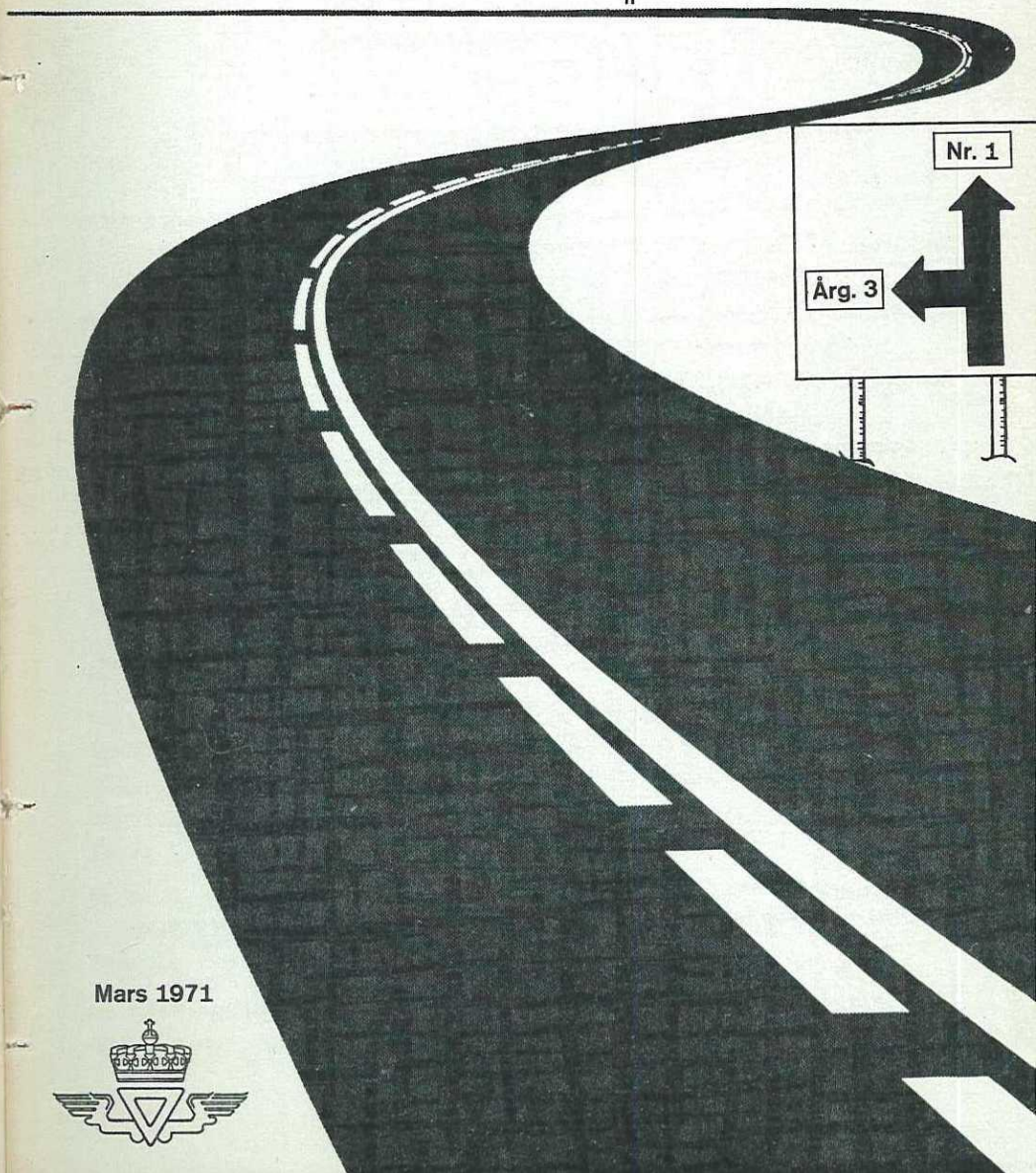


Vægs ikka



Mars 1971



Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS

Nr. 1 mars 1971

3. årgang

Redaktør: Konsulent
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	Kanskje en idé.
"	4	Vegvesenets virksomhet 1970
"	7	Arbeidsprogrammet 1971
"	11	Støv og støvdemping
"	14	Ulykker i forb. med brønner m.v.
"	15	5 min. verneprat
"	16	Premiering av forslag til vernetiltak
"	17	Om oppsetting av rekkverk
"	18	På stikningstur til Tre- riksrøysa
"	20	Samarbeidsutvalget
"	22	Forslagsordningen
"	24	Diplom ved oppnådd alders- grense
"	24	Vis aktsomhet ved rygging
"	25	Førstehjelpskurs
"	26	Nytt fra maskinfronten
"	27	Fra anleggsavdelingen
"	27	Veg-sport
"	31	Personalia
"	32	Utlønningsdatoer 1971

Neste nr. kommer i juni og vi ber om stoff innen
10. mai 1971 og mye stoff.

Kanskje en idé

Et annet sted i dette nr. av "Vegstikka" finner vi at det i 1970 i alt var kommet inn 34 forslag hvorav 21 ble belønnet med pengepremier. Etter det som opplyses fra samarbeidsutvalget er ikke Troms representert med et eneste forslag. Og vi kan føye til at det er meget lenge siden noen av etatens folk her i fylket har vist sin interesse for forslagsordningen.

Hva kan dette komme av? Er den forliten kjent? Nei, vi tror ikke det, for det har både vært skrevet og snakket om dette mange ganger.

Ideer og forslag er nok ofte framkommet under ulike arbeidsoperasjoner, noen er iverksatt med godt resultat, andre med mindre godt resultat og atter andre avvist. Kanskje noen av disse burde vært gjenstand for større offentlighet, slik at også etaten ellers kunne nyttiggjøre seg dette og ikke bare den enkelte arbeidsplass.

Mange er kanskje redd for at ideen de bærer på bare skal betraktes som tull, til det er det bare å si, ingen ide er så dårlig at den ikke vil bli vurdert. Og dette vil skje helt konfidensielt. Intet navn vil bli nevnt før en eventuell premiering foreligger.

Og skulle det være noen som trenger å ledsage sitt forslag med en tegning, så har vi sagt det før, vegkontoret vil bistå med tegning etter forslagsstillerens anvisning.

Så sett igang, den lille ideen kan være vel så mye verdt som den store.

VEGVESENETS VIRKSOMHET I 1970

Vegsjefens beretning for 1970 foreligger nå og vi gjengir nedenfor et utdrag av innholdet.

ADMINISTRASJONEN.

Ved utgangen av 1970 besto personalet ved vegkontoret av foruten vegsjefen, 3 overingeniører, 1 kontorsjef, 10 avdelingsingeniører (herav 5 sivilingeniører), 9 konstruktører, 3 teknikere, 1 tegner, 1 førstesekretær, 1 kasserer, 7 sekretærer, 7 fullmektig I og 15 fullmektig II/kontorassistenter.

Kontoret hadde på samme tidspunkt 1 avdelingsingeniør-, 1 konstruktør- og 1 tegnerstilling ubesatt.

Administrasjonsutgiftene (lønninger, kontor- og reiseutgifter m.v.) beløp seg til kr. 2,9 mill.

I distriktet var det til vedlikeholdstjenesten knyttet 9 vegmestre og 6 oppsynsmenn, til anleggstjenesten 12 oppsynsmenn, til maskinavdelingen 3 mens 3 oppsynsmenn har vært i spesialoppdrag. Oppsynsmennene har hatt 12 assistenter og 5 kontorister til rådighet og vi finner også 4 assistenter i spesialoppdrag.

PLANLEGGINGEN.

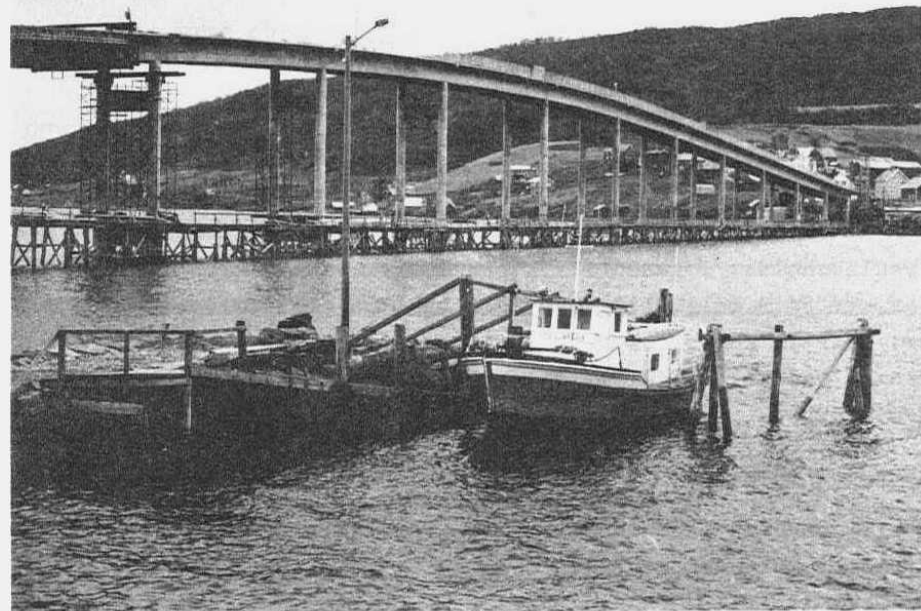
Det er utført en lang rekke undersøkelser og gjort ferdig hovedplaner for 37,0 km riksveger og detaljplaner for 25,6 km riksveger og 26,3 km fylkesveger. Dessuten er en rekke prosjekter under arbeide.

Når det gjelder grunnerverv nevnes at 7 over- og underskjønn er avholdt. Grensemerking er utført på ca. 30 km riksveg, og ferdigvegskart og grunnkart er tatt opp for ca. 28 km.

Nyskiltingsprogrammet er i god gjenge, således er laget ferdige planer for 670 km, hvorav 70 km ble ferdigskiltet.

ANLEGGSDRIFTEN.

En rekke nye vegparseller, bruer og ferjeleier er blitt gjort ferdige. Den viktigste begivenheten i så måte må være åpningen av Årsteinstraumen bru i Gratangen. Med fullføringen av 3 ferjeleier i Skjervøydistriktet kunne en



NY OG GAMMEL TID

Årsteinbrua som nå har avløst personferjen "Straumsflua" (i forgrunnen)

midlertidig trafikkomlegging skje i dette området.

Etter Oksfjord bru i rv. 6 ble ombygget i 1970 kan nå hele strekningen av E 6/rv. 6 gjennom Troms fylke tillates for trafikk med inntil 8 tonns akseltrykk.

Det er ialt lagt 22,9 nye asfaltdekker og 86,6 km oljegrus- og lette asfaltdekker på våre riks- og fylkesveger i 1970.

I tabellen om utførte arbeider finner en at det ble foretatt 46,7 km planering/utbedring på våre riksveganlegg. Tilsvarende tall for fylkesveger var 28,9 km. Hertil kommer 14 bruer og 4 ferjekaier som ble gjort ferdige på riks- og fylkesvegene.

51,4 km riksveger og 46,7 km fylkesveger, i alt 98,1 km, ble avlevert siste høst. Av dette gjaldt 37,1 km ombygginger av tidligere avleverte vegger.

I alt var det i 1970 stilt kr. 55,1 mill. til disposisjon for anleggsdrift, kr. 42,1 mill. til riksveganlegg og kr. 13,0 mill. til fylkesveganlegg. Av sistnevnte beløp utgjorde nærmere kr. 1,5 mill. forskotteringer fra kommunene.

VEDLIKEHOLDSDRIFTEN.

Sviikt i klorkalsiumtilførselen fikk alvorlige følger for grusveggenes tilstander i sommermånedene.

Til vedlikeholdet i landdistriktene medgikk i alt kr. 37,9 mill., hvorav kr. 24,3 mill. til riksveger og 13,6 mill til fylkesveger. Hertil kommer utgiftene til vedlikeholdet i byene Harstad og Tromsø med kr. 0,7 mill. til riksveger og kr. 0,5 mill. til fylkesveger.

MASKINFORVALTNINGEN.

Byggevirksomheten innen denne sektor fortsetter. 3. trinn ved sentralen i Nordkjosbotn samt bygging av vegstasjon i Bardu ble påbegynt.

Til fornyelse og utvidelse av maskinparken ble det i 1970 brukt kr. 2,6 mill.

FERJETRAFIKKEN.

Det ble i fylkets ferjesamband i alt fraktet 512 504 personbilenheter, det er en oppgang på 11,0% sammenliknet med 1969. Størst var økningen i sambandet Finnsnes - Silsand med 16 832 personbilenheter eller 18,5%.

SYSSELSETTINGEN.

Den gjennomsnittlige sysselsetting var på anlegg 294 mann og på vedlikeholdet inkl. vegsentralen 308 mann. Flest folk var i arbeide under den ekstraordinære vinterarbeidsdriften januar-mars, i alt 735 mann, mens en i september finner det laveste tall, 525 mann.

Det ble i alt utført nærmere 800 000 timeverk i anlegg og vedlikehold.

VEGNETTET.

Det offentlige vegnett i Troms økte med i alt 75,3 km, og

lengden av dette vegnett fordelt på vegdekketyper utgjør ved utgangen av 1970:

	Riksveger	Fylkesveger	Kommunale veger	Offentlige veger i alt
	Km	Km	Km	Km
Asfaltdekker	108,9	14,8	28,1	151,8
Oljegrus-/Otta- dekker	331,5	5,8	5,7	343,0
Grusdekker	1.096,1	1.653,5	741,9	3.491,5
Sum lengder	1.536,5	1.674,1	775,7	3.986,3

ARBEIDSPROGRAMMET 1971

Riks og fylkesvegbudsjettet for 1971 tyder på at en vil kunne holde samme høye aktivitet innen vårt arbeidsfelt i år som ifjor.

Nedenfor nevner vi endel av det vi iflg. vårt arbeidsprogram regner med å utføre.

E 6/Rv 6 Nordland grense - Finnmark grense:

En gjenstående parsell nærmest Nordland grense vil bli ferdigbygget og påført et foreløpig asfaltdekke slik at strekningen fra Nordland grense til Storfossen da skulle være ombygget.

Plan for ny veg mellom Storfossenområdet og toppen av Gratangseidet er under utarbeidelse, mens parsellen Gratangseidet - Fossbakken vil bli gjort ferdig med rekkverk og svart dekke.

Fra Fossbakken til Skogstad vil resterende rekkverk bli oppsatt.

På den meget trafikkvanskelige parsellen mellom Skogstad og Forsettegga vil anleggsarbeidet bli startet opp slik at parsellen kan være ombygget i løpet av de nærmeste år.

Nord for Setermoen hvor en idag har gammel grusveg mellom Høgtverrelv og Tune forutsetter en å investere 2,0 mill. kr. i år slik at en skulle komme godt på veg med ombyggingen.

I Takelvdalen vil arbeide med utbedring av gammel veg fortsette fra campingplassen og nordover, og i tillegg regner en med å få påført 5 km av vegen her svart dekke.

Mellom Oteren og Lyngseidet vil der foregå vesentlige arbeider med utbedring av vegen og en regner med å kunne legge ca. 15 km svart dekke fordelt mellom Oteren - Elvevoll og Karnes - Lyngseidet.

Nord for Lyngen vil 41 km av riksveg 6 bli belagt med oljegrus eller lett asfaltdekke. De aktuelle strekninger er Langslett - Sørkjøs - Klubbeneshamn og over Kvanangsfjellet fra Tverrelv til Sandneselv.

På E 78 mellom Nordkjøsbøtne og Tromsø vil arbeidet med ombyggingen av vegen mellom Fågernes og Lauksletta fortsette og en regner med at en iløpet av året er kommet så langt at vegparsellen vil være under trafikk.

Parsellen Vollstad - Hesjevik i riksveg 83 mellom Tjeldsund bru og Harstad vil bli fullført og neste parsell mellom Hesjevik og Sørvik vil bli påbegynt.

Arbeidet ved Gisundbrua vil fortsette med tanke på åpning for trafikk på forsommeren neste år. Vegtilknyttingene vil bli utført i år.

Ferjeleiene på Straumsnes og Skaland vil bli ferdig slik at en måtte kunne regne med igangsetting av ferjetrafikken en gang i juni.

Veg og tunnelarbeidene mellom Skaland og Steinfjorden vil fortsette, og hvis der ikke oppstår spesielle problemer, kan der være et lite håp om at en kan bruke tunnelen på slutten av året.

Riksveganlegget fra Stønnesbøtne til Mefjordaksla som nå er kjørbart, vil bli gjort ferdig i løpet av året. Fylkesveganlegget fra Mefjordaksla og ned til Mefjordbøtne er under arbeid og i løpet av høsten regnes med at en er nede ved bebyggelsen.

Arbeidet med tunnelen ned til Ørnfjorden vil starte opp i løpet av året slik at en kan starte ferjeleibyggingen i Mefjorden og Ørnfjorden tidlig neste år.

Mellom Strømsnes og Finnseter på riksveg 86 over Senja vil bli

lagt et lett asfaltdekke i løpet av sommeren.

Årsteinstraumen bru ble satt under trafikk 12. des. 1970. Her vil restarbeider ved brua bli utført, samt de endelige tilstøtende veger.

Der vil bli utført endel forbedringer på vegen fra Straumen og innover mot Gratangsbøtne.

Vegen fram til og i selve Hilleshamn forutsettes ferdigbygget i år og på strekningen mellom Grov og Tjeldsundbrua vil der foregå legging av asfaltanrikt oljegrus på en lengde av 10 km fordelt på strekningen Grov - Øvre Renså bru og Tjeldsundbrua - Tennevik.

Mellom Tjeldsundbru og Renså vil utbedringsarbeidene i de vanskelige fjellpartiene fortsette.

Vegen fra Tjeldsund bru til industriområdet Rødskjør, riksveg 19, vil fortsatt være under utbedring og etterhvert få dekke av asfaltoljegrus.

De to ferjeleiene Refsnes og Flesnes regner en med å ha ferdig ombygget til turisttrafikken setter inn, likeledes noen smale bruer mellom Harstad og Gåre.

Mellom Buktamo og Finnsnes vil en gå inn for å få ombygget den idag meget uheldig beliggende Seterbekken bru.

På riksveg 854 mellom Olsborg og Minde vil der i løpet av året bli lagt svart vegdekke.

Ferjeleiet på Vikran vil bli ferdig ut på vinteren og det samme gjelder det gamle ferjeleiet i Tromsø slik at ferjetrafikken her kan komme igang forhåpentlig i mars.

Ferjetrafikken mellom Ringvassøy og Vannøy forutsettes å starte opp i juli måned idet både ferjeleiene og ferjen da ventes ferdige.

Fylkesveganlegget som skal knytte Kristoffervalen til det øvrige vegnett på Vannøy vil være trafikabel i løpet av året.

På Kvaløya regner en med å starte opp utbedring av riksveg 862 mellom Kvaløysletta og Håkøybøtne slik at en kan asfaltere denne strekning neste år.

En må kunne regne med at arbeidet med bygging av brua over Sandnessundet vil komme igang ut på året.

Veganlegget Skibotn - Løkvoll på østsiden av Lyngenfjorden er nå kommet fram til Bålsrudhytta og en tar sikte på å nå fram til Bulajokk hvor en har de to første gårdene på den siden. Der vil da gjenstå ca. 14 km uberørt terreng før en er framme ved gammel planering ved Samuelsberg.

I Skjervøyområdet skal etter planen brua over Skattørsundet være ferdig på ettersommeren. Den forutsatte trafikkomlegging vil da kunne etableres. En tar sikte på at vegen til Akkarvik kan være trafikabel i løpet av året.

I tillegg til forannevnte arbeider vil der bli arbeidet på en hel rekke fylkesveganlegg hvor en spesielt vil nevne Håkvik - Lavangnes og Dyrøyhamn - Vinje.

Det skal i løpet av året ombygges en rekke gamle bruer slik at en kan øke tillatt akseltrykk på ytterligere flere vegruter.

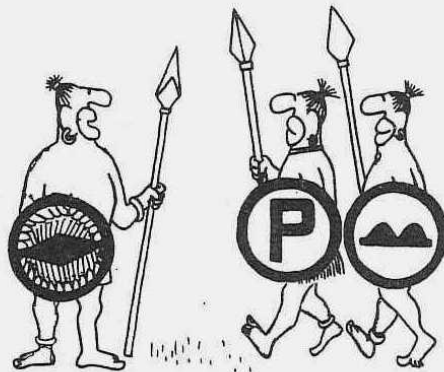
Hver tredje bil med ulovlige dekk?

Av tilsammen 180 undersøkte personbiler i 6 norske byer, er ialt 63 utstyrt med et eller flere dekke der mønsterdybden er under 1 mm.

30 tilfeldig parkerte biler i Oslo, Hamar, Stavanger, Bergen, Trondheim og Harstad ble undersøkt, og hver tredje bil hadde ulovlige dekk. Loven er nå helt klar om dekkmønstre. Det er ikke tillatt å kjøre med dekk der mønsterdybden er mindre enn 1 mm. Og loven sier at millimeterreglene gjelder hvor som helst på dekkets anleggsflate mot veibanen.

Det er heller ikke lov til å kjøre med piggdekk i perioden fra 1. mai til 1. november. Av de kontrollerte personbilene var det 3 som fortsatt hadde påmontert piggdekk.

AVD. ING. GUNNAR FLAGSTADS
MEDARBEIDERE I KENYA



— Har dere vært i Europa nå igjen?

Fra vernefronten:

Støv og støvdemping ved boring i fjell

I 1969 og 1970 har Vegdirektoratet i samarbeid med Kontor for fjellsprenkningsteknikk og Yrkeshygienisk institutt foretatt en rekke målinger av støvutviklingen under boring i fjell (dagbrudd).

Målingene er foretatt både med og uten støvdempningsutstyr. Analyseresultatene viser at støvutviklingen er av en slik størrelsesorden at støvdempningsutstyr bør tilrådes.

GENERELT OM STØV

Støv er faste partikler som kan holde seg svevende i luften i kortere eller lengre tid. Mange partikler er for små til å bli sett med det blotte øye. Partikkelstørrelsen måles i mikron (1 mikron = 1/1000 mm).

Mens kvartstøv med en partikkelstørrelse på 10 mikron trenger 2 min 5 sek på å synke 1 meter, vil samme slags støv i en størrelse på 0,1 mikron bruke 14 døgn 14 timer på å synke denne distanse. Dette gjelder kuleformede støvpartikler. Anderledes formete så som flate og fiberformede vil trenge ennå lengre tid.

Bergartsstøv dannes først og fremst ved boring, sprengning eller knusing av bergarter. Ellers kan også biler, trucker o.l. forårsake oppvirvling av store mengder støv.

En regner med at det bare er partikler mindre enn 5 mikron som kan komme helt ned i lungeblærene. Ca. 50% av partiklene mindre enn 5 mikron blir filtrert ut når en puster gjennom nesen, mens praktisk talt alle partikler mindre enn 10 mikron kan komme ned i de nedre luftvegene hos munnpustere. De fleste støvtyper som kommer ned i lungene blir imidlertid tatt hånd om og transportert ut igjen, men noen typer blir liggende der i lengre tid og kan gi forskjellige sykdommer.

For anleggsbransjen er det kvarts som er den verste fienden, og

det er på arbeidssteder med kvartsholdige materialer en i første omgang bør sette igang kontroll og støvbekjempelse.

STØVMÅLINGER.

Det ble nyttet 2 typer måleinstrumenter. Med det ene apparatet som hadde innebygd mikroskop utgjorde hver måling 36 prøver med 20 sekunders mellomrom. Ved prøvetakingen ble apparatet holdt like over påskråmet hvor støvkonsentrasjonen er størst. Ved opptellingen av støvpartiklene ble støvbildet sammenliknet med fotografier av kjente støvbilder.

Det andre apparatet ble båret av arbeideren og besto av et pumpeagregat og en filterholder og det hele ble båret på ryggen. En gummislange med filter førtes fram og ble festet slik at filterholderen hang på skrå under haken. Den støvholdige luften sugdes gjennom filteret med en konstant hastighet ca. 2-3 liter pr. min. Den oppsamlede støvmengde ble veiet og ved å regne ut den totale gjennomsugde luftmengde fant en støvinnholdet pr. m³ luft. En fikk således målt støvkonsentrasjonen i den luften arbeiderne virkelig pustet inn.

MÅLINGENE.

Målinger ble foretatt på 4 anlegg med tilsammen 10 stk. mobile målepunkter og varighet 1 uke pr. punkt (mann).

Støvkonsentrasjonen ved innåndingssonen var for totalstøv (i gjennomsnitt) 22-86 mg pr. m³ og for støv mindre enn 5 mikron 3,8-21,1 mg pr. m³. Kvartsinnholdet i prøven var ca. 30-40% på to av anleggene og 20-25% på de andre to.

Disse konsentrasjoner ligger en god del over anbefalte grenseverdier og en må regne med at det er en reell silikosefare for personer med lengre tids utøvelse av fjellboring.

STØVDEMPINGSMIDLER.

I 1970 ble det foretatt en rekke prøver med forskjellig støvdempningsutstyr for borevogner og håndholdte maskiner.

Av utstyr for borevogner ble prøvet 3 typer ejetorer. Arbeidsprinsippet for disse er at undertrykket i ejetorhuset suger bort finstøvet og leder dette ut i en konsentrert stråle. Dette gjelder forsåvidt også ejetor beregnet for håndholdte maskiner,

vi skrev litt om dette i forrige nr. av "Vegstikka".

Ellers ble prøvet med væskedemping ved borevogner. Borevognen ble påmontert en ca. 100 liter trykktank og vannet tilsatt et bilvaskemiddel for å nedsette overflatespenningen på vannet. Væsken føres inn i spylelufts-systemet og binder finstøvet til større klumper som føres opp med spyleluften. Det stilles store krav til nøyaktig dosering av væsken med denne metode for å kunne nå størst mulig støvdempningseffekt.

STØVPLAGEN VED KNUSERVERKENE KAN VÆRE STOR. OGSÅ HER BØR EN KOMME FRAM TIL EN EFFEKTIV STØVDEMPINGSMETODE. FRA ET KNUSERVERK PÅ SENJA 1970.



Rasultatene av disse prøvene viser at på arbeidssteder hvor støvkonsentrasjonen vanligvis lå på over 4000 partikler pr. cm³ kunne en enkelte steder bringe konsentrasjonen av støv ned i 160 partikler pr. cm³ ved bruk av ejetorer og ennå et hakk lavere ved væskedemping.

Ulempene ved bruk av ejetor er at støvet ikke blir borte, det bare ledes vekk fra førerens arbeidsområde. Såfremt mulig

bør det også sørges for at støvet kan samles opp på en enkel måte.

Væskedemping viste seg som den mest effektive metode, men hittil har en ikke funnet et brukbart antifrostmiddel, så denne metode kan ikke nyttes vinterstid.

Det arbeides ellers med forskjellige annet støvdempingsutstyr, bl.a. prøves for tiden i Sverige med skumdemping. Dette siste menes også å kunne være effektivt i frost.

Alt i alt, disse undersøkelsene viser, at støvkonsentrasjonen ved bergboring er så høy at støvdempingsutstyr bør tilrådes, spesielt i kvartsrrike bergarter.

Ulykker i forbindelse med brønner m.v.

Fra Vegdirektoratet er det 1. februar 1971 sendt ut følgende rundskriv:

VERNEARBEID - ULYKKER I FORBINDELSE MED BRØNNER, DAMMER, HULL OG SJAKTER I TERRENGET

På foranledning av en brønnulykke i Brøttum i Hedmark og en annen ulykke i forbindelse med gassutvikling i en kloakksjakt på Sluppen i Trondheim forrige år, finner man det riktig å be om at det under arbeider med brønner, dammer, sjakter og liknende som har sammenheng med vegvesenets anlegg, blir lagt stor vekt på å redusere risikoen for uhell. Det bør blant annet påsees at slike arbeider blir gjennomført så raskt som mulig, for å redusere mulighetene for ulykker.

Det er med dette ikke meningen at kravet til aktsomhet skal gjøres strengere i rettslig forstand. Spørsmålet om den erstatningsrettslige uaktsomhet må bli å vurdere ut fra den samme aktsomhetsnorm som hittil. Vegvesenet bør imidlertid søke å hindre ulykker som nevnt når man har midler, personell og utstyr og det ellers kan tilpasses en forsvarlig og fornuftig prioritering. Man bør derfor være spesielt oppmerksom på angjeldende faremomenter, og i en viss utstrekning foreta sikringstiltak og disposisjoner for øvrig uten hensyn til om dette måtte ligge utenfor det man har plikt til.



Arbeidslederens

5 minutters verneprat

Det er flere faremomenter på visse arbeidsplasser enn på andre. Og i en bedrift kan enkelte avdelinger by på flere faremomenter enn andre. Arbeidslederen vår synes å være inne på den tanke at det er mangel på kjennskap til ulykkesondet, og de lidelser det medfører, som er en av årsakene til at vernesansen er så lite utviklet hos de fleste. Derfor har han i dag villet stille smertene som arbeidsulykker fører med seg, opp mot den herlige følelse som følger med god helse og full forlighet. Han håper dermed å få alle med i anstrengelsene for å verne seg selv og andre mot ulykker. Som den erfarne mann han er vet han at ingen arbeidsplass er helt trygg, og at ingen arbeider er sikrere enn han selv gjør seg.

R. Bl.



AU!

Arbeidsulykkene er av mange slag og de volder mange slags skader. Men nesten alle har én ting felles — de gjør vondt.

Smerten er naturens melding til oss om at vi er kommet til skade, slik som vi da har stelt oss. Smerten er et stoppesignal som forteller oss at nå har vi stukket hånden frem mot noe hett eller skarpt. Smerten er en «trykkmåler» som forteller oss at nå er det noe som er iferd med å knuse foten. Hvis vi ikke hadde dette smertensvarsel, ville formodentlig de fleste av oss miste noen fingre eller tær før vi når voksen alder.

Men om smerten på denne måte kan sies å være nyttig, gir oss et varsel, være en lærepeng, så liker vi den ikke likevel. Selv ubetydelige smerter kan medføre de saftigste muntlige utbrudd. Men gjør det riktig ordentlig vondt, så føler vi oss svake og hjelpeløse.

Legene har lært mange måter for å stille eller minske smerter. Aspirin kan ta bort hodepine. Morfin kan stille store smerter. Novocidin kan gjøre det lettere å tåle tannuttrekning. Men ingen av disse smertestillere er så effektive som det å unngå å bli skadet i det hele tatt.

Når du tar på deg armerte sko, vernestøvler med ståltåhette, så skaffer du deg garanti for at du ikke skal bli utsatt for den voldsomme smerte ved en knust fot, så lenge du har vernestøvlene på.

Når dere jenter under arbeidet verner håret med en pen hette, så beskytter dere dere selv mot den fryktelige smerte som følger av å bli skalpert, idet håret blir grepet og revet av av en roterende aksel eller annen maskindel i bevegelse. Når dere bruker briller, beskytter dere dere selv mot å få skadet øyet, en legemsdel hvor selv den minste skade er så smertefull at det bringer skriket fram, selv hos de sterkeste menn.

Men ikke alle smerter kan holdes vekk ved bare å bruke briller eller armerte sko eller annet personlig vern. Hver gang du går i en trapp, her eller i ditt hjem, foreligger en risiko for brudd på arm eller ben, eller andre legemsdeler. De smerter som slikt er forbundet med kan du unngå ved å akte dine skritt, ikke forhaste deg, og ved å bruke hånden på rekkverket som er satt opp for dette formål.

Andre årsaker til smerter kan fjernes ved at du unnlater å bruke armbåndsur, lange slips, lange og vide ermer eller andre smykker eller ting som kan bli fanget opp i bevegelige maskindeler og rive deg med seg inn i maskinen.

De smerter som følger med legemsskader er nesten det verste livet byr oss, likeså sant som det er, at intet i livet er bedre enn nettopp det å føle seg frisk, hel og i god form.

Det gis en egentlig både grei og enkel måte for å unngå det første og å fremme det siste — unngå smerter, holde seg hel og i fin form — nemlig alltid å arbeide på en sikker og trygg måte. Å innse dette, og å handle deretter, er alt vi behøver for å unngå arbeidsulykker og å treffe de fornuftige råd-gjerder som må til for å holde ulykken borte fra oss.

Noen ganger er jeg inne på den tanke at det kanskje ville være nyttig om vi alle kunne få være iakttagere, eller hjelp en tid, på en førstehjelps-stasjon eller en legevakt. Da ville vi alle, eller de av oss som har vært så heldige ikke å være til stede ved større skadehendelser, få øynene opp for den fryktelige andel som unødige lidelser betyr ved ulykkehendelser. Og det ville kanskje bidra til å gjøre oss alle mer samvittighetsfulle og vernebevisste enn vi nå er.

La oss nå bli enige om dette: Vi vil sette alt inn på å unngå fremtidige smertefulle ulykkehendelser i vår avdeling.



Premiering av forslag til vernetiltak

Idéer, initiativ og innretninger som fremmer sikkerheten og motvirker helseskader.

Også i år blir det delt ut premie fra Forsikringsselskapet Sigyns Jubileumsfond for forslag til vernetiltak i arbeidslivet.

Antall innkomne forslag har ikke vært så stort som ønskelig. Vi henstiller til alle bedrifter, institusjoner og enkeltpersoner om hjelp til å effektivisere vernearbeidet gjennom forslag til vernetiltak. Vi henvender oss spesielt til de som daglig ser problemene på nært hold. Forslagene kan gå ut på følgende:

- Forslag til eller forbedring av tekniske verneinnretninger.
- Forslag til sikrere arbeidsmetoder og arbeidsprosesser.
- Idéer til opplysningsmateriell, som brosjyrer, plakater m. m.

(Disse må i så fall være utarbeidet som utkast.)

- Studier eller analyser av ulykesfaktorer eller andre forhold som ledd i arbeidet for å forebygge arbeidsulykker.

Premier gis fortrinnsvis til enkeltpersoner, men kan også gis til grupper og personer, bedrifter eller institusjoner.

Innleveringsfristen for neste levering av forslag er satt til utgangen av mars 1971.

Vi oppfordrer alle som har forslag, å sende dem til

VERN OG VELFERD

Munchs gate 4, Oslo 1,

og vi ber bedriftene oppmuntre de ansatte til dette.

Om oppsetting av rekkverk

Vegdirektoratet har i rundskriv av 23. desember 1970 presisert følgende om montering av rekkverk. Det heter:

"Rekkverksskinnen skal utblokkes fra stolpene, d.v.s. at det skal legges inn et mellomstykke mellom rekkverkskinne og stolpe.

På bakgrunn av de erfaringer som er gjort, bl.a. i utlandet, er det helt på det rene at de sikkerhetsmessige fordeler ved vegrekkverk forringes meget vesentlig dersom utblokking ikke foretas. Ved inntredende kollisjoner mellom kjøretøy og rekkverksskinne har hjulene lett for å støte mot stolpene hvis utblokking ikke er foretatt. Dette resulterer i så kraftige retardasjoner at dette i seg selv kan være skjebnesvangert for personer i kjøretøyet.

Hittil er en vesentlig del av monterte stålrekkverk langs våre veger ikke utblokket. Det innskjerpes at utblokking skal utføres for framtiden av hensyn til trafikksikkerheten. Videre vil en påpeke at rekkverksskinnene skal forankres i endene, for at de skal virke etter sin hensikt. Blir dette ikke gjort, virker de første 20-30 m av rekkverket ikke etter hensikten, og kan ved påkjørsel på dette parti gjøre mere skade enn om rekkverk ikke var blitt oppsatt. Rekkverk på bare 30-40 m lengde bør derfor søkes unngått.

Forankringen kan festes bl.a. til betongklosser eller steiner som er nedgravet, eventuelt også plater av metall som graves ned, eller skinner kan forankres i fjellskjæringer.

I forbindelse med forankringen bør rekkverket avbøyes fra

vegen for å hindre at biler ved påkjørsel blir "spiddet" på endeseksjonen.

Vegdirektoratet forutsetter at inntil eventuelle nye forskrifter foreligger i vegnormalene, blir metall-rekkverk montert i henhold til foranstående bestemmelser."

på stikningstur til Treriksrysa

FRA TIDLIGERE STUERT TORALV MARTHINUSEN HAR VI MOTTATT NEDENSTÅENDE BERETNING FRA EN STIKNINGSTUR SIGNALDALEN - TRERIKSRØYSA. HAN MÅTTE KUNNE MER ENN Å KOKE MØLJE I BYSSA, DEN KAREN. HAN SKRIVER:

Det var først i august 1940 vi fikk i oppdrag å stikke veglinja gjennom Stordalen til Treriksrysa.

Vi kom til Kvesmenes med "Smaaen", avd. ing. Mikkelsen, fullmektig Ervik og ass.ing. Felde - sjølsagt skulle de to på båten være med, skipperen som stikningsformann og stuerten som kikkertsikter - det var fast skikk i de dage.

Turen var beregnet å ta 10 døgn og med 2 telt for oss reisende + provianten drog vi avgårde. Stikningsmannskapet, 10 i alt + 4 som hadde i oppdrag å bære fram alt utstyret 3-4 km pr. dag, hadde egne telt.

Vår godeste "Far" (Ervik) ville gjerne ha et ord med når det gjaldt beregningen av provianten, men fikk til svar "du skal ikke bry deg når far står tilrors", et uttrykk han sjøl brukte når det høvde. "Husk nå at vi skal fiske også" sa han og føyde til at han personlig skulle gå god for minst to fiskemiddager.

Utgangspunktet for turen var ved foten av Parastinden. Der var det en jungel av stor Blom og ditto blåbær, vi vasset i stor fin blåbær. Mikkelsen gikk foran, Ervik stakk og Felde nivelerte.

Så var det å mure grue - kokested - hver dag, med plass for to kokekjeler, det var ikke like lett hver gang å finne høvelig stein til dette. Men bæregluntan var flink til å lokalisere de beste plassene og nært vatn.

Det ble jo en smule travelt om dagene, først morrastellet, så med på linja hele dagen, middagskaffe og tilslutt kveldsmaten - og ikke å forglemme all utpakking og nedpakking. Men en var jo kvikk både på labben og i føttene dengang.

Mygga var et kapitel for seg, vi slo og slo til vi ikke orket løfte armene og om kveldene et evig bråk og surr fra disse skapningene. Det var ikke snakk om erstatningskrav for flystøy, men vi fikk da høyfjellstillegg, 10 øre pr. time.

Terrenget var svært kupert med store utgravinger omtrent midtveis, men framdriften i stikhingsarbeidet gikk likevel sånn noenlunde normalt. Erling Larsen bar nivellerstanga og hvordan han klarte å holde den på to meters oppløst i lodd selv under kuling, det er en gåte for meg den dag i dag. Det var også han som drog den fisken han "Far" hadde gått god for.

Turen framover til Treriksrysa gikk i for det meste godt vær, men strabasiøst kunne det være å brøyte seg veg gjennom tett, tett kratt langs "Skillelva" som forøvrig rant så stille at det var ikke krusing på vannflaten. Og ved sjølve Treriksrysa, der rant vatnet både vest- og østover.

Til hjemturen hadde vi fått opp to kløvhester som fraktet utstyret ned Kitdalen og der gikk også de som hadde noe å bære, det var bedre terreng der men noe lengre.

Vi andre returnerte etter fjellet mot Parastinden til utgangspunktet. På en bondegård øverst i Signaldalen åt vi oss mette på flatbrød og rømme for 1 kr. pr. snute.

Alt i alt, en koselig tur likevel.

SAMARBEIDS- UTVALGET

holdt møte den 12. februar 1971. Det var også konstituerende møte for kommende 2-års periode.

Det var oppnevnt følgende representanter og varamenn for 1971/72:

Representanter	Varamenn
FRA LEDELSEN.	
Vegsjef Bj. Haugmoen	Overing. Odd Bardal
Overing. Eilif Os	Overing. Herleiv Solberg
Kontorsjef Einar Skagen	Førstesekr. Olve Reiersen
Avd.ing. Gunnar Berntsen	Avd.ing. I. Furuholmen
FRA ORGANISASJONENE:	
Norsk Arbeidsmannforbund:	
Sjåfør Magnor Fossbakk, Sjøvegan	Vegform. Torleif Johansen, Nordmannvika
Maskinkj. Ivar Langstrand, Harstad	Vegform. Arne Pedersen, Kilbotn
Nito:	
Avd.ing. Martin Eriksen	Avd.ing. N. Brønnlund Nilsen
NIF og Bilsakkyndige:	
Bilsakkyndig Kr. Øveraas, Harstad	Avd.ing. Thor Jakobsen
Oppsynsmennene:	
Oppsynsmann Magnar Angell	Oppsynsmann Asbj. Hanssen

Alle representantene med unntak av bilsakkyndig Øveraas og sjåfør Fossbakk, møtte. For Øveraas møtte varamannen, avd.ing. Jakobsen, mens Fossbakk fikk forfall såvidt sent at varamann ikke kunne innkalles.

Dessuten var følgende av utvalget for perioden 1968/70 tilstede:

Overing. Herleiv Solberg, konstruktør Ingvar Holtaas og vegarb. Karl J. Kvalness.

Som ny sekretær for utvalget var oppnevnt sekretær Martha Mack.

Møtet ble ledet av vegsjefen.

Først på dagsordren stod valg, og etter den praksis som har vært fulgt, var det ledelsens tur til å inneha formannsvervet. Til ny formann ble enstemmig valgt vegsjef Bj. Haugmoen, med overingeniør Eilif Os som varamann. Nestformann ble avd.ing. Martin Eriksen med oppsynsmann Magnar Angell som varamann.

I forbindelse med referat fra Hovedsamarbeidsutvalgets protokoll 5/1970 ble spørsmålet om pensjonisters adgang til leilighetsvis arbeide i vegvesenet drøftet og en henstilte til administrasjonen å ta denne saken opp med organisasjonene.

Formannen refererte utdrag fra regnskapet for 1970 og ga dessuten en redegjørelse om arbeidsplanene for 1971.

Ellers ble vegsjefens forslag til statsvegbudsjett 1972 drøftet og utvalget avga følgende uttalelse:

"Etter gjennomgåelse av de enkelte budsjettposter vil utvalget uttale, at dersom Norsk Vegplans målsetting skal kunne følges opp, ansees Vegdirektoratets rammetall for snau. Utvalget vil støtte det tilleggsforslag med prioritering som er ført opp på skjema 00 punkt 13. Til fornyelse av maskinparken vil det være nødvendig med den foreslåtte øking på kr. 0,8 mill hvis ikke vegvesenets arbeidsdrift skal bli skadelidende.

Utvalget vil også peke på nødvendigheten av en tildeling til vedlikeholdet, stor nok for et forsvarlig vedlikehold. Det oppførte tilleggsforslag ansees derfor nødvendig. Med de foreslåtte tilleggsbeløp vil utvalget anbefale budsjettforslaget vedtatt."

Representanten Langstrand tok opp spørsmålet om verkstedarbeidernes spisetider. I Harstadområdet ønsket verkstedarbeiderne 1 spisepause på ½ time mot nå 2, slik at arbeidet kunne avsluttes en ½ time tidligere. Utvalget henstilte til

Langstrand å ta denne saken opp skriftlig med administrasjonen.

Tilslutt takket formannen de uttredende medlemmer av samarbeidsutvalget og rettet en særlig takk til den avgåtte formann, Karl J. Kvalness for den interesse han hadde vist i den tid han hadde vært med i samarbeidsutvalget.

Karl J. Kvalness returnerte takken og ønsket det nye utvalg lykke til.

FORSLAGSORDNINGEN

En oversikt sendt ut av Vegdirektoratet viser at det i 1970 i alt kom inn 34 forslag, hvorav 21 ble premiært med til sammen kr. 7.350,-. Største enkeltpremie gikk til et forslag "Utleggerkasser for veghøvel" med kr. 900,-.

Samtidig opplyses at for å sikre en hurtigere saksbehandling bes samarbeidsutvalgene sende forslagene direkte til Bedømmelsesutvalget i Vegdirektoratet, som gis adgang til å premiere forslag med inntil kr. 700,- uten at forslaget først forelegges hovedsamarbeidsutvalget.

Vi gjengir her retningslinjene for Bedømmelsesutvalget:

1. Forslag sendes gjennom de lokale samarbeidsutvalg, eventuelt forslagsnemnder, direkte til sekretæren i Bedømmelsesutvalget, Kontoret for teknisk rasjonalisering, Vegdirektoratet.
2. Sekretæren i Bedømmelsesutvalget gir de innkomne forslag fortløpende nummerering, og fører kartotek ordnet etter nummer, navn og sak.
Sekretæren i Bedømmelsesutvalget holder også sekretæren i Hovedsamarbeidsutvalget orientert om alle saker som er til

behandling.

3. Sekretæren i Bedømmelsesutvalget innhenter alle nødvendige opplysninger for videre behandling av saken. Ved oversendelse til uttalelse påføres:

A. Tidsfrist for uttalelse

B. Ønske om objektiv og faglig uttalelse.

4. Bedømmelsesutvalget kan foreslå premiering av forslag opp til kr. 700,- uten at saken forelegges Hovedsamarbeidsutvalget. Protokoll legges fram for Hovedsamarbeidsutvalget på følgende møte.

Forslag om premiering med større beløp eller forslag av prinsipiell betydning legges fram for Hovedsamarbeidsutvalget.

5. Bedømmelsesutvalget består av 5 medlemmer, som foreslås av Hovedsamarbeidsutvalget og oppnevnes av Vegdirektoratet.

Kontoret for teknisk rasjonalisering fungerer inntil videre som sekretariat for Bedømmelsesutvalget, og en av kontorets funksjonærer virker som utvalgets sekretær.

6. Sekretæren i Bedømmelsesutvalget møter i Hovedsamarbeidsutvalget når Bedømmelsesutvalgets saker behandles.

7. Forslag som finnes å være av almen interesse for vegvesenet videreinformeres systematisk.

Bedømmelsesutvalget sørger for korte beskrivelser av forslagene i Veggen & Vi eller som Teknisk Informasjon (fra Kontoret for teknisk rasjonalisering.)

8. Premiering av forslag kan deles i 2 faser:

A. Premiering av selve idéen når det er klarlagt at den er nyttig, bygger på en ny idé og er prøvet i praksis.

B. Fornyet premiering vurderes dersom det viser seg at den premierte idé slår gjennom og blir brukt i stort omfang, slik at vegvesenet tydelig har stor nytte av den.

- 9. Forslag som Bedømmelsesutvalget, eventuelt Hovedsamarbeidsutvalget anbefaler premiært sendes Personal- og administrasjonsseksjonen for utbetaling.

Diplom ved oppnådd aldersgrense

Spørsmålet om et diplom for utdeling til dem som slutter i vegvesenet etter mange års virke, har vært oppe til drøfting i samarbeidsutvalgene mer enn en gang.

Vegdirektoratet har nå utarbeidet et diplom som kan utdeles til alle arbeidstakere som slutter etter oppnådd aldersgrense med en samlet tjenestetid på 15 år.

I statuttene heter det bl.a. at for vegvesenet undertegnes diplommet av vegsjefen, vedkommende avdelingssjef eventuelt driftssjefen og kontorsjefen og for bilkontrollen vegsjefen, lederen av bilsakkyndigkontoret og kontorsjefen.

Videre skal diplommet overleveres ved personlig nærvær.

For Troms fylke vil ikke dette føre til at den minnegaven en innførte ifjor faller bort. Denne vil fortsatt bli utdelt til de som har minst 25 års tjenestetid når de slutter ved oppnådd aldersgrense.



Hvis føreren ikke har tilstrekkelig sikt bakover, må det ikke foretas rygging uten at det - om mulig - er sørget for at en annen person passer på at veien er fri.

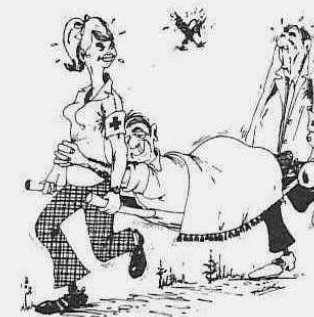
VIS AKTSOMHET

VED RYGGING

Vi har nevnt dette før i "Vegstikka", men i den senere tid har det forekommet flere kollisjonssaker hvor vegvesenets lastebiler har rygget på bakenforstående kjøretøyer. Som

grunn for uhellet anfører som regel sjåføren at sikten bakover er for dårlig. Dette er imidlertid ikke tilstrekkelig grunn for å fritta sjåføren for ansvaret, og vi vil derfor minne om § 13 i trafikkreglene hvor det heter:

"Rygging og vending må bare finne sted når kjøreren har visshet for at ingen hindring er tilstede og når det kan skje uten fare eller særlig ulempe for andre. Under slik manøvrering må det kjøres med størst mulig oppmerksomhet og med liten fart. Med vogn hvor føreren ikke har tilstrekkelig utsikt, må det ikke foretas rygging eller vending uten at det - om mulig - er sørget for at en annen passer på. Den som rygger eller vender, har vikeplikt for andre vegfarende. Rygging skal foretas i den side av veien hvor det voldes minst ulempe for den øvrige ferdsel."



Førstehjelpskurs

Å kunne yte førstehjelp ved ulykker kan i mange tilfelle være avgjørende for å berge liv eller for å unngå varige mén.

Kanskje noen på frivillig basis har gjennomgått førstehjelpskurs, noen har vel også lest seg til gode råd, men en antar at de aller fleste er lite kjent med hvordan effektiv førstehjelp kan ytes. For de som eventuelt allerede har slike kurs, vil det sikkert være nyttig med en repetisjon og det kan kanskje også være nye og mere effektive metoder å lære.

Vegvesenet vil nå med det første sette igang en rekke slike

kurs over hele fylket. Som instruktør har en engasjert Kjell Hovde fra Bardu.

Kurset er på i alt ca. 12 timer og vil bli avviklet over 2-3 dager. Deltakerne vil bli delt i grupper/puljer på maksimum 18-20 personer og kursene skal søkes lagt så nær arbeidsplassene som mulig.

Førstehjelpskurset er beregnet på alle yrkesgrupper og en håper å kunne nå flest mulig av våre arbeidstakere.

Det vil bli gitt nærmere orientering gjennom de respektive oppsynsmenn.

NYTT FRA MASKINFRONTEN

Det er nå så godt som avgjort at vi i løpet av 1971 skal sette igang med systematisk forebyggende vedlikehold av maskiner m.m.

Til en viss grad har det jo alltid vært praktisert vedlikehold av maskinparken, men nå skal det etter planen komme i faste former, og opplegget skal EDB-styres. (Alle vet vel idag hva EDB står for.)

Detaljene er lite kjent ennå, men opplegg og innføring skal skje med assistanse fra "Kontoret for teknisk rasjonalisering" i vegdirektoratet som har lagt opp systemet i nært samarbeid med Hedmark fylke. Det vil sansynligvis bli en etappevis innføring, og en har bedt om at kompressorene blir tatt først.

Men skal administrasjonen på maskinavdelingen makte å følge med i utviklingen, må det forsterkninger til. I disse dager er det derfor ansatt en konstruktør, som en regner med skal ha ansvaret for det systematiske vedlikehold.

Han heter Svein Johansen, er fra Tromsø, og har solid praksis som bilmekaniker, hvilket skulle være en stor fordel.

Vi ønsker Johansen velkommen, og håper han møter mye positiv interesse når det systematiske vedlikehold skal innføres.

G. B.

Fra anleggsavdelingen

ANLEGGSSADMINISTRASJON

Avdelingsingeniør Thor Jakobsen er fra 1/2 1971 overflyttet til anleggsavdelingen. Han vil fra nå av etter hvert overta alle anlegg på Senja, tilførselsvegen for Gisundbrua, samt kontakten med kontrollingeniøren på Gisundbrua.

Fram til påske regner en med at avd.ing. T. Jakobsen har overtatt ovennevnte anlegg helt, og at avd.ing. Furuholmen er frigjort fra disse oppgaver.

I samme periode overtar avd.ing. Furuholmen de anlegg i Harstad-distriktet som overing. Solberg hittil har hatt.

VEG - sport

FRA ÅRSMØTE I "VEG"

"Veg"s årsmøte ble avviklet 16. desember 1970. Det møtte 18 medlemmer.

Av protokollen går fram at beretninger og regnskap ble godkjent og at medlemskontigenten for 1971 blir som før, nemlig kr. 5,- pr. år.

Valgene fikk dette enstemmige utfall:

Formann:	Bjørn Stiberg
Nestformann:	Arne C. Olsen
Sekretær:	Helene Bråthen
Kasserer:	Norun Isaksen
Styremedl.:	Oddvar Nilsen
Revisor:	Harry Albrigtsen og Th. Pettersen
Fotballutvalg:	Ingolf Moan, Bj. Rafaelen, A. Teigen
Skyteutvalg:	Jan Vollen, W. Eriksen, A. Teigen
Skiutvalg:	Bjørn Stiberg, I. Bjørnsund, Leif Karlsen
Materialforvalter:	Leif Karlsen

TIL DYST I SKILØYPA

Som kanskje de fleste husker arrangerte vi ifjor en skistafett for vegfolket her i fylket. Vi kan vel trygt slå fast at skirennet i Nordkjosbotn ble litt av en suksess og vi har tenkt å følge opp med et liknende arrangement i år.

Rennet er tenkt avviklet på en lørdag, dette for at også interesserte som har lang vei skal få kunne delta. Men en frilørdag ofrer vi da på sportens alter. Håpet er å kunne samle flest mulig fra hele fylket til en frisk kappestrid i løypa.

Opplegget er ennå ikke klappet og klart, men vi regner med å kunne skaffe rimelig skyss og også overnatting for de som måtte ha behov for det. En enkel tilstelning med premieutdeling følger like etter rennet.

Løypa vil bli moderat og det startes etter bedriftsidrettens klasseindeling slik:

- Klasse 1 Under 30 år
- Klasse 2 30 - 39 år
- Klasse 3 40 - 49 år
- Klasse 4 50 - 59 år
- Klasse 5 over 59 år

Dette er altså en individuell konkurranse.

Etter en passende pause skal vi avvikle en skistafett med 3-mannslag fra de forskjellige anleggs- og vedlikeholds-distrikter m.v.

Det skal med en gang tilføyes, at disse rennene er ikke bare for "profesjonistene", men i høy grad også for "koffertløperne", det hele er ment å være ren avkopling fra det daglige strevet.

Meningen er å gjøre dette til en årlig foreteelse og prøve å kjøre arrangementet inn i fastere former etterhvert, men alt avhenger som sagt av vegfolket sjøl, om det er tilstrekkelig interesse tilstede. La oss derfor møtes til en hyggelig skidag en dag i året uten "vegprat".

Vi tar gjerne imot gode råd og vink om hvordan et slikt arrangement bør avvikles, skriv til B.I.L. "Veg", Troms Veg-

kontor, 9000 Tromsø hvis du har noe på hjertet om dette skirennet eller om andre tiltak innen bedriftsidrett.

Og så tilslutt, årets skirenn går av stabelen

lørdag 20. mars på Finnsnes.

Nærmere gjennom oppsynsmennene.

VEGCUPEN I FOTBALL 1971.

I "Vegen og Vi" nr. 4-1970 leste vi at det ifjor ble arrangert en fotballturnering for Statens vegvesen med deltakelse fra 13 fylker samt et lag fra Vegdirektoratet. Samtlige lag var fra Sør Norge.

Nå har imidlertid Vegdirektoratets bedriftsidrettslag tatt initiativet til å utvide arrangementet til å omfatte samtlige av landets fylker.

Det skal spilles innledende kamper rundt om i landet slik at det tilslutt gjenstår 4 lag som samles til en avsluttende turnering med semifinale og finale.

"Veg" er ikke snauere enn at de har meldt på lag til denne "vegcupen" som den kalles. Derfor, alle aktuelle kandidater rundt i fylket, sett igang treningen, vi er ikke slått på forhånd.

MINIATYRSKYTING.

Miniatyrskyting har vært en ganske populær sport blant "Veg"s medlemmer. Det trenes med liv og lyst hver torsdag fra kl. 1900 i vegvesenets lager i Tromsdalen, mens konkurranser innen Troms Bedriftsidrettskrets avvikles på Skattøra, ca. 10 konkurranser pr. år.

Programmet for disse skytekonkurransene omfatter 10 eller 15 skudd stående mot 10-delt skive, avstand 15 meter.

Her er endel resultater som våre skyttere har oppnådd i den senere tid:

Arrangør: Firma Maskin K. Lund A/S, 25-30/11 1970:

Klasse 1. (41 deltakere)

Nr. 8 Øivin Nedler
" 16 Odd Danielsen

Klasse 2 (10 deltakere)

Nr. 6 Svein Liland
" 8 Wiktor Eriksen

Klasse 3 (15 deltakere)

Nr. 8 Gunnar Berntsen

I lagkonkurransen ble "Veg" nr. 7.

Arrangør: BP-Klubben 9. og 14. des. 1970:

Klasse 1 (50 deltakere)

Nr. 4 Øivin Nedler

Klasse 3 (9 deltakere)

Nr. 3 Gunnar Berntsen

Klasse 4 (8 deltakere)

Nr. 1 Jan Vollen

Og denne gang ble "Veg"s lag nr. 3.

Arrangør "Veg" 3. og 8. febr. 1971:

Klasse 1 (37 deltakere)

Nr. 2 Odd Danielsen
" 5 Arne C. Olsen
" 13 Bjørnar Rafaelsen

Klasse 2 (19 deltakere)

Nr. 8 Øivin Nedler

Klasse 3 (16 deltakere)

Nr. 6 Arild Teigen
" 8 Gunnar Berntsen

Klasse 4 (11 deltakere)

Nr. 4 Jan Vollen
" 8 Thor Jakobsen

I lagskytingen vant Yrkesskolens 1. lag med "Veg"s 3. lag som nr. 2. "Veg"s 2. lag ble nr. 4 og "Veg"s 3. lag nr. 11 av i alt 14 lag som stilte opp.



VI GRATULERER MED

50 ÅR

Vegvokter Henry Øvergård, Øvergård 22/2
Spes. arb. Helge Sørensen, Kantornes 1/3

60 ÅR

Vegvokter Ivar Viken, Håksøybotn 22/1
Vegarbeider Arnljof Solstrand, Bakkejord 30/1
Pukkverkkj. Sverre Isaksen, Kjosen 24/2
Vegvokter Reinholdt Bendiksen, Forøyseter 25/2
Vegvokter Ivan Iversen, Vågnes 10/3
Vegvokter Nikolai Bakke, Seljelvnes 11/3

NYE PENSJONISTER

Følgende har sluttet etter oppnådd aldersgrense:

Vegarbeider Fridtjof Johansen, Aspelund
Vegformann Ingolf Pedersen, Nordmannvik
Vegarbeider Oskar Bakkemo, Storslett
Vegformann Alfred Karlsen, Kvaløysletta
Vegformann Ludvik Bekkevoll, Moen i Målselv

og på grunn av helbredsvikt:

Vegvokter Leif Fredriksen, Andselv

Vi vil gjerne rette en takk til disse for et langt og trofast virke for vegvesenet og ønske dem lykke til som pensjonister.

†
DØDSFALL



Sjåfør Walter Tretten, Storslett er død, 45 år gammel.

Han hadde allerede ca. 20 års tjenestetid i vegvesenet bak seg. Av gammel "vegfamilie", sønn av velkjente og populære vegformann Johan Tretten og og med flere brødre innenfor etaten, var det naturlig at også Walter søkte sitt virke der. Hans interesse for og innsikt i maskiner kom godt med når håndboremaskinene holdt sitt inn-tog i vegvesenet. Da den første motor-

drevne veghøvel kom til Storslett i 1955 ble han den selvskrevne fører av denne. Senere ble det også snøbrøyting med bil og snøfreser og på verkstedet gjorde han også mangan en god jobb.

I de siste årene hørte han til den faste brøytestab på Kvanangsfjellet hvor det fra tid til annen ikke manglet på dramatiske episoder under arbeidet med å holde vegen åpen. For trafikantene ble han etterhvert en kjent og populær skikkelse.

Alt Walter Tretten ble satt til utførte han både dyktig og samvittighetsfullt og han var alltid levende interessert for etatens beste.

Vegvesenet har mistet en trofast medarbeider og blant hans arbeidskamerater vil hans lune framferd og lojalitet bli husket av alle.

Utlønningsdatoer 1971

I samarbeid med Norsk Arbeidsmannforbund v/Henry Riise og Martin Rognli har en kommet fram til følgende lønningsdatoer for 1971. Datoene er avsendelsesdatoene fra Tromsø:

For måned	Forskuddslønn arbeidere	Hovedlønn arbeidere	Oppgjør leide biler og mask.
Januar	29/1	17/2	20/2
Februar	26/2	17/3	20/3
Mars	27/3	23/4	27/4
April	29/4	15/5	21/5
Mai	28/5	16/6	21/6
Juni	29/6	16/7	22/7
Juli	30/7	17/8	20/8
August	30/8	16/9	21/9
September	29/9	15/10	20/10
Oktober	29/10	17/11	22/11
November	30/11	17/12	21/12
Desember	29/12	ca. 17/1-72	ca. 21/1-72

En regner da med at lønningene normalt skulle være fremme hos adresatene dagen etter de nevnte datoer.

VI KAN TILBY DEM ET GODT UTVALG I:

- ELEKTRISKE HUSHOLDNINGSAPPARATER
- RADIO — T.V.
- STEREOANLEGG
- MUSIKKINSTRUMENTER

FRA DEN 20. MARS:

BÅTUTSTILLING I 2. ETG.

Følg med i våre spesialtilbud

BRØDRENE NORWICH

TLF. 61 144 — 9400 HARSTAD



Slutt med å bære petroleum Et automatisk kaminanlegg er løsningen!

Når De har en oljebrenner, har De den mest økonomiske fyring De kan få – men kunne det ikke være fristende å få det enda mer lettvtint?

Ved å legge om til et moderne, helautomatisk kaminanlegg som passer seg selv – hele vinteren!

De behøver faktisk ikke å ofre fyringen en tanke.

Systemet er greit: Lagertanken i stål eller "evig-varende" plast, graves ned i hagen (eller settes i kjelleren). En elektrisk drevet oljeautomat pumper petroleum fra lagertanken opp i en innetank på 20 liter, og fra den flyter petroleum ned til en eller flere brennere. Oljeautomaten måler bare ca. 40 x 35 cm. Den er enkel og pen, kan festes på vegg og skal tilkobles vanlig stikkontakt. Rørene er ikke tykkere enn en blyant og skjemmer ikke.

Et slikt anlegg behøver ikke å bli dyrt, og i tillegg kan vi også hjelpe Dem med å skaffe et Esso-garantert banklån til full dekning av alle omkostninger ved anskaffelse og installering.

En lettvtint og behagelig fyringsvinter – er ikke det noe å tenke på? La oss komme med gratis forslag og pristilbud for kaminanlegg.

Vennlig hilsen
A/S NORSKE ESSO



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