

Vår anleggsavdeling leverer:

MICHIGAN hjullastere, DRAVN knusere,
Transportører.

Alt i anleggsutstyr!

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

Vår friluftsavdeling gir tilbud på:

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

Bilco

☎ 8 45 40

Salg med service.

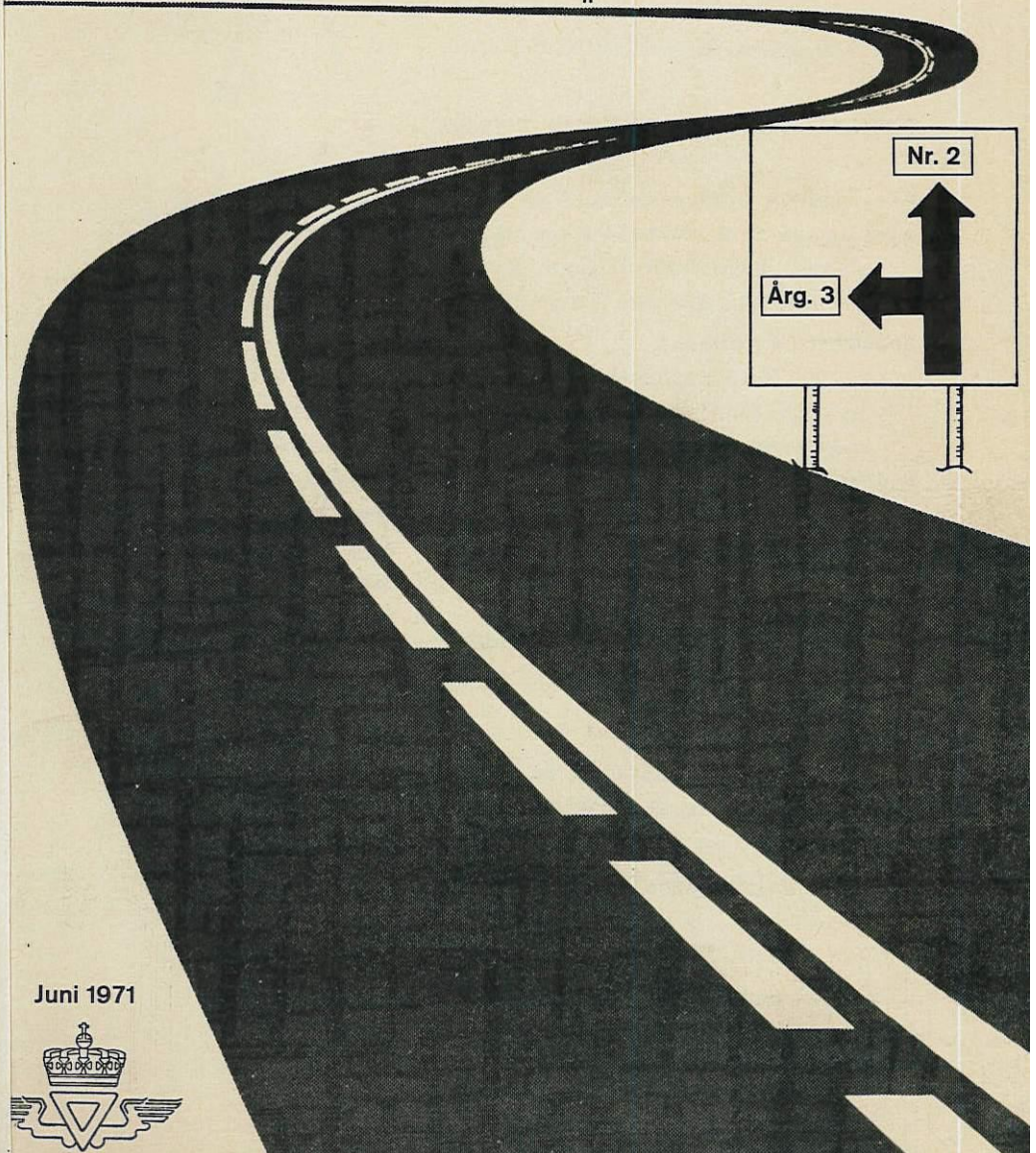
ALT
FRA
ETT
STED

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

Kontakt oss – et moderne
firma med tradisjon
i bransjen.

AUSTAD
I SJØGATEN * ☎ 8 45 50

Vægs ikka



Juni 1971



Vegs ikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS

Nr. 2 juni 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

INNHold:

Side	3	Skilting
"	4	Framtidig bemanning i vegvesenet
"	6	Ny vegstasjon i Bardu
"	7	Ferien 1971
"	10	Lørdagsfri
"	11	Arbeidsvarsling
"	18	Værharde Arnøya
"	19	Timelønn i statens egen vegarbeidsdrift
"	21	Samarbeidsutvalget
"	22	Brakker til ferieformål
"	23	Om pensjonssøknader
"	24	Naturvett - også i år
"	25	Fra vernefronten
"	26	Yrkesskader i vegvesenet
"	29	Nye fritidsaktiviteter
"	31	Veg - sport
"	36	Minner fra Senja
"	40	Personalialia

Neste nr. kommer i september og vi ber om stoff og bilder innen 10. august 1971.



- 3 -

For å kunne oppføre oss på for-
svarlig vis i trafikken, må vi
kjenne trafikkreglene. Dette
omfatter også kjennskap til
trafikkskiltene. Alle som har
avlagt prøve til førerkort for
motorvogner, husker hvor vi terpet
på skiltene, på hva disse opplyste
om og hvordan vi skulle oppføre
oss etter skiltenes anvisning.

Og hadde vi først lært dem, så var de i grunnen grei å huske,
de fleste er jo særdeles instruktiv og skiltene form er jo for-
skjellige ettersom de representerer fare, forbud eller opp-
lysning, og påbudsskiltene skiller seg ut med egen farge.

For mange av oss i vegvesenet er det imidlertid i tillegg til
kjennskap til skiltene betydning, også nødvendig å være godt
inne i bruken av skiltene. Det er jo vi som skal plassere
disse langs våre veger, og særlig viktig er det å være vel in-
formert om riktig skilting i forbindelse med vegarbeide.

Arbeidsvarslingen skal trygge både oss selv og trafikantene.
Den skal gi slike opplysninger som ikke kan misforståes.

Ikke minst viktig er riktig endring av skiltingen og riktig
fjerning av skiltene. Vi skal være oppmerksom på dette med
fjerning av skiltene når faremomentet er borte, på trafikantene
virker det nemlig sløvende å finne skilt som ikke har dekning
for de virkelige forhold.

Vi oppfordrer derfor alle til å studere den informasjon av
bruken av skiltene ved arbeidsvarsling som vi gjengir et annet
sted i bladet.

- da Mormor var ung, var der Rallare til!



FREMTIDIG BEMANNING

I VEGVESENET

maskinkjørere

i manuelt arbeide

AV DRIFTSSJEF HERLEIV SOLBERG.

Maskinarbeid har overtatt mye av arbeidet såvel i anlegg som vedlikehold. Vi er langt fra ferdig med denne utvikling, og må regne med at det etterhvert blir stadig større behov for maskinkjørere/sjåførere, samt arbeidere som også kan påta seg maskinkjørerjobber nu og da.

Vi kan trygt si at bemanningen såvel i vedlikehold, anlegg som maskinavdelingen i dag er meget bra, den eneste mangel er at gjennomsnittsalderen blandt arbeidere i anlegg og vedlikehold er noe høy.

Dette ser ikke ut til å tyngre driften noe særlig i dag, men kan få uheldige følger om f.eks. 10 år.

En statistikk for 1969 viser at gjennomsnittsalderen for såvel anleggsarbeidere som vedlikeholdsarbeidere i Troms er høyere enn landsgjennomsnittet for tilsvarende grupper.

Derfor må rekrutteringen i de kommende år vies særlig oppmerksomhet.

Vi må bygge på og ta vare på de arbeidere/maskinførere vi har, og vi må sikre arbeidere med høy ansiennitet fast arbeid.

I rekrutteringen må vi imidlertid være varsom med å ta inn manuelle arbeidere som bare er "litt yngre enn de arbeidere som går av ved oppnådd aldersgrense".

I forbindelse med krav om større utnyttelsesgrad på maskiner i anleggs- og vedlikeholdsdrift, større beredskap i vedlikeholdet og ytterligere mekanisering av driften, må dette føre til at den alt overveiende del av inntak av arbeidere heretter må skje i maskinkjørererskiktet, og da gjennom inntaksrådet.

Klimatiske, geografiske og bevilgningsmessige forhold gjør det imidlertid umulig å få utnyttet maskinkapasiteten 100% til enhver tid.

Dette må igjen føre til at maskinførere i perioder med nedsatt kapasitet i maskindriften må arbeide manuelt.

Vi har allerede flere tilfeller der maskinkjørere i enkelte perioder av året må ta manuelt arbeid. Jeg har hos enkelte av disse maskinførere/arbeidere fått det inntrykk at de føler seg tilsidesatt, og at de tror at ledelsen muligens ikke anser disse for dyktig nok til maskinkjørerjobber.

Jeg vil her prøve å rydde bort denne misforståelse. Det burde ikke være grunn til misnøye hos denne kombinasjonen maskinkjørere/arbeidere.

På bakgrunn av det som foran er nevnt om det framtidige personellbehov i vegvesenets drift, er det akkurat denne kombinasjonen det blir mest bruk for.

Derfor vil jeg framheve at de som idag både kjører maskiner og utfører manuelt arbeid er dagens pionerer i vegvesenets drift.

Denne kombinasjon har dessuten store helsemessige fordeler.

Uten å få utvidet denne gruppe i årene framover mener jeg vegvesenets muligheter til å drive i egen regi blir vesentlig mindre.

Vi trenger en god arbeidergruppe og en god maskinkjørergruppe. Dette har vi forsåvidt i store trekk, men det som vi heretter trenger mest, er folk som både kan kjøre maskiner og utføre manuelt arbeid.

Spørsmålet om vegvesenet skal ha en bestemt maskin/bil eller ikke, må ikke bare være knyttet til vedkommend kjører/sjåfør, men først og fremst til behovet og lønnsomheten for denne maskin/bil.

Selv om det ansees som en fordel at en fører/sjåfør har hovedansvaret for en maskin/bil, må ikke dette være noe hinder for at ikke andre skal kunne kjøre denne bil/maskin på andre skift for å øke utnyttelsesgraden, eller at hovedkjøreren i perioder blir satt til å kjøre andre maskiner/biler.

Dette kan igjen bare oppnås ved å ha flere maskinkjørere/sjåførere, og at disse i perioder må arbeide manuelt.

Bare tenk på hvor mye mere veghøvlene kunne utføre i vårløysingen dersom en hadde flere førere.

Derfor, maskinkjørere som for tiden utfører manuelt arbeid:

Heng ikke med hodet, men vær klar over at dere blir den mest etterspurte gruppe i framtiden, og at dere sannsynligvis har det riktigste arbeid helsemessig.

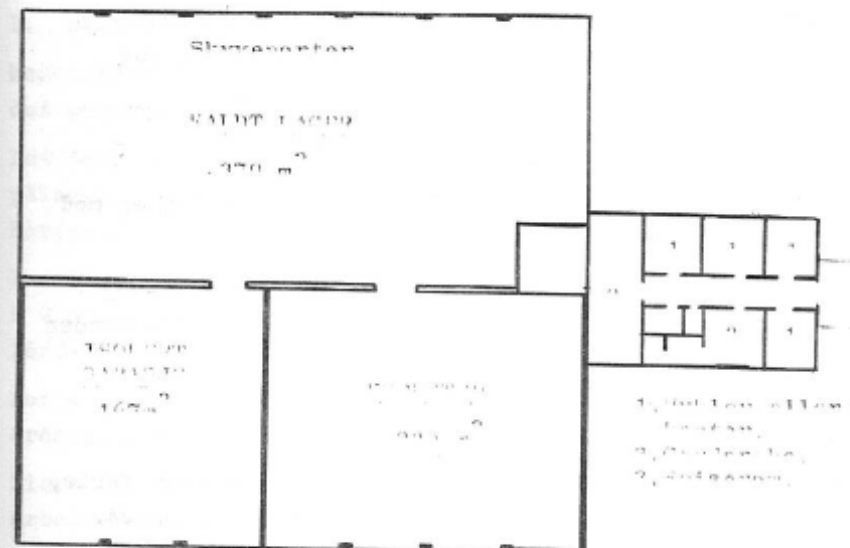


NY VEGSTASJON

I BARDU

Når dette leses er det sansynligvis like før den nye vegstasjonen i Bardu kan taes i bruk. Dermed er en gammel plan blitt realisert, og etatens mange gjøremål i distriktet kan forhåpentlig utføres på en mere betryggende måte.

Således får man nu til rådighet en driftsbygning på ca. 860 m² grunnflate, hvorav 380 m² er uisolert lager, 167 m² isolert garasje, 220 m² verksted og en velferdsfløy på 97 m². Verk-



sted og lager er utført i stålkonstruksjoner, kledd med stålplater, og velferdsfløyen i tre. Klarsignal for byggestart ble gitt i november 1970, og det har således ikke vært noe å utsette på fremdriften, til tross for en hård vinter med mye snø.

Byggingen har foregått i vegsentralens regi, med Simon Sletten som oppsynsmann, og Kristian Thune som formann. Konsulent har vært siviling. Bjørnstad, Elverum.

En antar at det i fremtiden vil bli beskjeftiget tre mann ved stasjonen. To mekanikere og en lagermann. Det er meningen å utføre bare relativt mindre reparasjoner ved verkstedet, da større overhalinger fortrinnsvis skal foretaes på det nye sentralverkstedet i Nordkjosbotn.

G.B.

FERIEN 1971

BEKLAGELIGVIS KOMMER DETTE NOE SENT I "VEGSTIKKA" MEN FOR ORDENS SKYLD GJENGIR VI RUNDSKRIVET AV 5. APRIL 1971, HVIS NOEN IKKE SKULLE VÆRE UNDERRETTET:

I møte 2/4-71 mellom representanter for Troms Arbeidsmannsforening og ledelsen i vegvesenet ble ferieavviklingen for 1971 diskutert. En kom fram til følgende ordning:

A. ANLEGG

Det taes fellesferie ved samtlige anlegg i tre uker fra og med mandag 19. juli til og med lørdag 7. august.

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

B. VEDLIKEHOLD

Ferien avvikles i to puljer med tre ukers sammenhengende ferie, første pulje fra og med mandag 5. juli til og med lørdag 24. juli, og annen pulje fra og med mandag 26. juli til og med lørdag 14. august:

Siste ferieuke gies etter nærmere avtale med den enkelte vedlikeholdsarbeider. Denne uke bør fortrinnsvis avvikles etter at barmarksarbeidene er avsluttet om høsten, eller i forbindelse med jule- og nyttårshelgen. Det kan bare unntaksvis regnes med ferie i forbindelse med påskehelgen (1972.)

C. FORARBEIDER OG LEGGING AV OLJEGRUS (OG OTTADЕККЕ)

På grunn av utvidet oljegrusprogram må oljegrusverk og utlegger holdes i gang i ferietiden.

Under avvikling av ferie vil de mannskaper som er beskjeftiget med produksjon og legging av oljegrus bli supplert med arbeidere fra vedlikeholdet. Dette gjelder i første rekke spesialfolk (til oljegrusverk og utlegger), samt folk fra maskinavdelingen som er tilknyttet vedlikeholdsdriften (høvelførere, valsekjørere, sjøførere m.m.)

Ferien for oljegrusarbeiderne bør derfor følge samme rutine som for vedlikeholdet ved at første pulje får ferie i tiden 5/7-24/7, og andre pulje i tiden 26/7-14/8.

Legging av Ottadekke blir å pågå i et skift, og ferien for arbeidere som arbeider med Ottadekke blir å følge ferieordningen for anlegg, nemlig 19/7-7/8.

D. MASKINAVDELINGEN

Maskinførerne følger ferieordningen for den avdeling eller det program de arbeider for.

Det taes forbehold om at enkelte maskinkjørere på anlegg kan pålegges vedlikeholdsberedskap i jul og påske (på brøytebiler, høvler m.m.)

For all verksteddrift følges vedlikeholdets ferieopplegg, nemlig i 2 puljer med 1. pulje i tiden 5/7-24/7 og 2. pulje i tiden 26/7-14/8.

For all grusproduksjon, også Tyttebærvik, blir det samme ferieordning som for anlegg, nemlig 19/7-7/8.

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

GENERELT

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

Begrunnet søknad herom må sendes til vedkommende vegmester eller oppsynsmann innen mandag 7. juni.

Avgjørelsen treffes av vegmester eller oppsynsmann i samråd med avdelingsbestyrer.

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

Etter ferielovens § 4, første ledd, skal alle arbeidstakere underrettes om tiden for hans ferie en måned før denne tar til.

Det er viktig at disse bestemmelser blir fulgt.

Det pålegges herved oppsynsmenn og vegmestere å gjøre dette rundskriv kjendt for alle arbeidere, enten ved framvising, eller ved oppslag på arbeidsplass.

De arbeidere som må forskyve sin ferie noe etter ledelsens ønske, f.eks. i forbindelse med oljegrus eller forarbeid, bør få bekjed om dette i god tid, helst ikke senere enn 7/6-71.

Tvilsspørsmål om ferie bes tatt opp med vegmester eller oppsynsmann.

Skjemaer for oppsett av ferie for vedlikeholdsdriften samt for legging av oljegrus og forarbeid (i vedlikeholdet) vil bli ettersendt.

LÖRDAGSFRI

er i tiden 15/4 - 14/10 gjennomført som en prøveordning for 1971.

VEGKONTORET

Kontoret er stengt hver lørdag.

Dag holdes telefonvakt som betjenes av kontorpersonalet etter tur.

Dessuten er tilstede 1 mann fra vedlikeholdsavdelingen. Denne tjeneste utføres av personalet i denne avdelingen etter oppsatt vaktliste.

Vakttiden er kl. 0800 - 1300.

De som har vakttjeneste lørdager, gis tilsvarende fri en annen av ukens virkedager.

VEGMESTERKONTORENE.

Det etableres vakttjeneste kl. 0800 - 1300 som turnusordning blant vegmestere, oppsynsmenn/assistenter og kontorister.

Denne tjenesten kompenseres med tilsvarende fritid en annen av ukens virkedager.

MANNSKAPER I VEDLIKEHOLDSDRIFTEN.

Fri hver lørdag for vegvoktere, patruljevognmannskaper, sjåførere, høvelførere og maskinførere tilsiktes gjennomført i størst mulig utstrekning.

Det menes å være nødvendig med patruljetjeneste i arbeidstiden fra kl. 0700 til kl. 1300 alle lørdager bare på veger med relativ stor trafikk, samt mellomrikevegen Finnland gr. - Skibotn. For de fleste fylkesveger antas det at mannskapene kan ha full lørdagsfri.

Det er også for mannskapene i vedlikeholdsdriften satt opp vaktlister.

Denne ordningen er som nevnt innledningsvis en forsøksordning.

ARBEIDSVARSLING

AV TEKNIKER JAN LARSEN

Vegvesenets forskrifter om arbeidsvarsling fra 1967 er nå i ferd med å bli avløst av nye forskrifter. Disse er ment tatt i bruk i år, slik at de enkelte vegkontorer kan få uttalt seg om de forskjellige fordeler og ulemper ved bruk av den skiltkombinasjon som er foreslått for de forskjellige arbeidsoppgaver på vegene.

Målsettingen for varsling av vegarbeide kan summeres opp i følgende 3 punkter.

1. Beskytte arbeidere og trafikanter.
2. Søke å lede så stort antall kjøretøyer forbi arbeidsstedet som mulig uten at det oppstår unødvendige faremomenter.
3. Effektivitet og økonomi i arbeidet.

Spesielt vil en be om at det taes hensyn til bruk av skilt nr. 109 "V E G A R B E I D". Dette skiltet må kun benyttes i de tilfeller hvor arbeidere og andre som tilhører etaten befinner seg på ikke avspærret område av vegen. Straks arbeidet avsluttes for dagen må og skal dette skilt taes ned og erstattes med et annet skilt som varsler den fare som er tilstede. Det kan her nevnes en rekke skilt som kan benyttes i slike tilfeller.

Skiltene nr. 105 til nr. 107 som viser innsnevring av kjørebanelen. Skilt nr. 108 ujevn veg, nr. 110 steinsprut eller nr. 135 annen fare. Det siste skiltet er vel det som er mest lettvisst men en må be om at det vurderes nøye om noen av de farer de førstnevnte skilt varsler er tilstede, før dette settes opp. Det skal også benyttes nye underskilt som skal ha rød bunn med hvit tekst. I dette tilfelle med tekst "Vegarbeide". Dette underskiltet skal stå oppe selv om en skifter ut skilt nr. 109 med ett annet skilt. Det som her er omtalt i anledning skilt nr. 109 er for å høyne trafikantenes respekt for skiltet. Dette skulle en tro at samtlige av etatens ansatte har interesse av. Alle som i sommer ferdes på våre veger skal vite at etter å ha passert skiltet nr. 109 treffer de noen som utfører en nødvendig jobb for at alle skal kunne ferdes på vårt vegnett både trafikksikkert og behagelig.

I de tilfeller hvor en utfører arbeide på avsperrert område skal skilt nr. 109 benyttes men nå med stiplet bord i de tilfeller en kan regne med at noen av etatens folk vil bli å bevege seg utafor området, og således komme i direkte kontakt med trafikken. Samme underskilt skal benyttes også her.

Med trafikkanordninger menes i disse retningslinjer de trafikkskilt som brukes i forbindelse med vegarbeide, spærrebukk, sperreplank, sperrespenn, trafikkjegle og blinklykter. I tillegg kommer det verneutstyr som alle bør benytte, da særlig vernevest.

Av de trafikkskilt som er mest vanlig for varsling i forbindelse med vegarbeider, og som bør være lagervare kan nevnes:



105. Smalere veg.



106. Smalere veg, innsnevring på høyre vegside.



107. Smalere veg, innsnevring på venstre vegside.



108. Ujevn veg.



109. Vegarbeid.



110. Steinsprut.



112. Glatt kjørebane.



133. Motende trafikk.



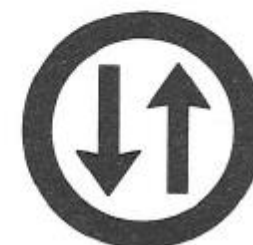
135. Annen fare.



200. Forbudt for alle kjøretøyer.



202. Forbudt for motorvogn.



216. Vikeplikt overfor motende kjøretøy.



224. Fartsgrense.



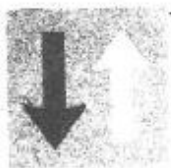
228. Forbikjøring forbudt.



230. Slutt på forbikjøringsforbud.



258. Påbudt kjørebane eller kjørefelt.



306. Møtende kjøretøy har vikeplikt.



309. Møteplass.

Oppmåling

Vegmerking

Anleggs-
trafikk

Hövling

Veg-
arbeide

Oljegrus-
arbeide

Asfalt-
arbeide

Bru-
maling

Ansvarshavende på arbeidsstedet skal påse at skiltingen og sperringen er utført i overensstemmelse med det/de oppgitte skjema og at sperremateriellet holdes rent og i god stand. Det er forevrig utarbeidet egne retningslinjer for skiltvedlikeholdstjenesten som er utdelt til alle vegmestere. Skiltmyndighetene fører kontroll med de trafikktekniske tiltak og påser at forskriftene blir overholdt.

På veger med skulder skal skiltene plasseres så langt ut på disse som mulig og med en høyde over bakken til laveste hovedskilt på ca. 100 cm. Utenfor tettbygd strøk må ikke skiltene plasseres nærmere hverandre enn 50 m.

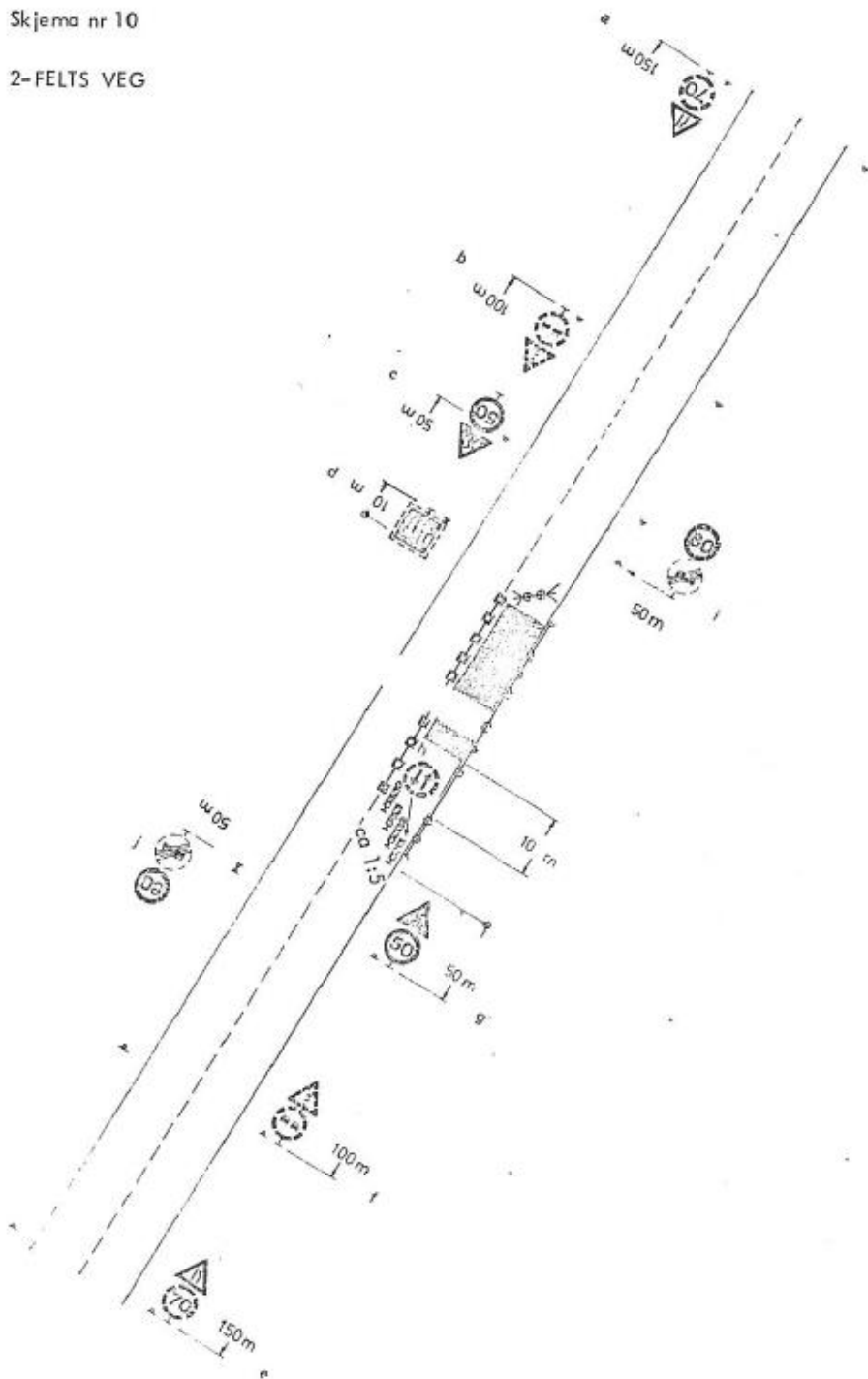
En del punkter er uløselig knyttet til varsling av vegarbeide

og noen av de viktigste er nevnt her.

- A. Alt varslingsmateriell skal fjernes så snart arbeidet er ferdig.
- B. Roterende blinklys skal benyttes av alle vegarbeidsmaskiner og kjøretøy i arbeide på veg når disse fraviker bestemmelsene i trafikkreglene eller foretar umotivert kjøring.
- C. Plassering av skilter og sperremateriell må vurderes ut fra den eksisterende skilting på stedet.
- D. Eksisterende skilt som kan virke misvisende for trafikantene må tildekkes mens arbeidet pågår.
- E. Tildekkede skilt må avdekkes så snart arbeidet er avsluttet.
- F. Skilt og sperremateriell må holdes rent og i god stand slik at den kan virke tilfredsstillende.
- G. Fartsgrenser under 50 km/t i forbindelse med et vegarbeide må kun benyttes i helt spesielle tilfeller.
- H. Sjekk nøye at sebraskilt og skiltene 106 og 107 (smalere veg innsnevring på høyre/venstre vegside) har symbolene riktig plassert.
- I. Skilt som det ikke til enhver tid er behov for skal fjernes. F.eks. kan skilt 109 "Vegarbeid" fjernes om natten og når det ellers ikke arbeides på stedet. Dersom det er faremomenter tilstede må det varsles for den aktuelle fare som beskrevet foran.
- J. Dersom eksisterende oppmerking på vegen virker villedende på trafikkantene må denne endres.

De nye reglene inneholder også ferdig utarbeidede skjemaer som kan benyttes til de forskjellige arbeider som utføres på vegene. Det vil imidlertid føre for langt i denne omgang å få alle med, men de skjemaer som har størst betydning har fått sin plass. Samtidig som det er tatt med enkelte utsnitt som beskriver hvordan en skal forholde seg i situasjoner som til daglig oppstår.

Hövling av grusveger skal varsles med skilt 112 "Steinsprut" med underskilt "Hövling". Skiltet settes opp av føreren ved arbeidets begynnelse. Skilt i andre enden settes opp når returkjøring foretas. Skjema nr. 10 viser arbeidsskilting på tofeltsveg.



ARBEIDE PÅ 2-FELTS VEG

MERKNADER

1. Ved bruk av lyssignalanlegg for å dirigere trafikken benyttes skilt 122 "Lyssignalanlegg" og ikke skiltene 216 og 306.

Dirigeres trafikken ved hjelp av skiltene 216 "Vikeplikt overfor møtende kjøretøy" og 306 "Møtende kjøretøy har vikeplikt" benyttes ikke skilt 122.

Dirigeres trafikken manuelt brukes ikke skiltene 122, 216 og 306.

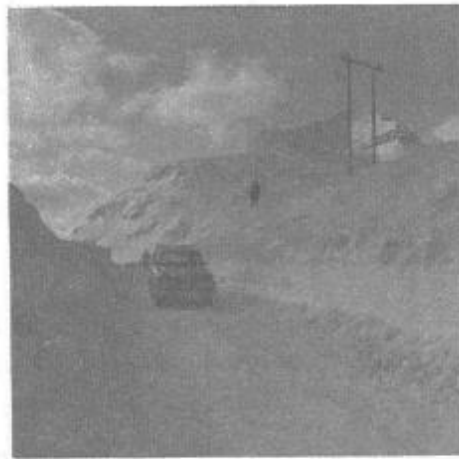
Ved liten trafikk kan dirigering sløyfes.

Se ellers avsnitt 4.7.

2. For å oppheve den fartsgrense som er angitt forbi arbeidsstedet gjeninsettes vegens normale fartsgrense 50 m etter at arbeidsstedet er passert.
3. Det skal være sammenhengende sperring mot eventuelt fortau.
4. Det skal skiltes på begge sider av vegen for begge kjøretretninger der vegforholdene tilsier det og særlig der hvor forbikjøring kan påregnes.
5. Skiltene 228 "Forbikjøring forbudt" og 230 "Slutt på forbikjøringsforbud" skal benyttes når forbikjøring kan påregnes.
6. Hvor vegens hastighetsnivå tilsier det skal hastigheten nedtrappes. Først til 70 km/t; deretter til 50 km/t forbi arbeidsstedet.
7. På veg av høy standard brukes skjema som for Motor-B-veg.
8. På veger bygget etter vegnormalens vegklasse IIa (7,5 m kjørebane og 3 m skulder) brukes skjema som for 2-FELTS MOTORVEG.
9. Skilt og sperremateriale skal settes opp i den rekkefølge de små bokstaver angir (alfabetisk).

Til slutt vil en be om at alle som kommer i forbindelse med arbeidsskilting foretar denne så nøye som mulig. Det kan ikke resoneres slik at dette ordner vegmesteren eller oppsynsmennene når de kommer på kontroll. Innen den tid kan det ha skjedd ulykker som du er ansvarlig for på grunn av mangelfull eller ukorekt skilting. Til slutt vil en ønske at dette kan være oss til hjelp for å få ulykkesstatistikken så lav som mulig. Og ønske alle en god og trafikksikker sommer.

VÆR HARDE ARNÖYA



Våre veger i kystdistriktene ligger særlig utsatt til i uværsperioder. Fylkesvegen til Årviksand på Arnøya gikk igjen flere ganger sist vinter. Til venstre leter avd.ing. Bruun etter snøskjermene, mens vegmester Hjalmarsen og overing. Os ser noe betenkt ut.

TIMELØNN I STATENS EGEN VEGARBEIDSDRIFT

Gjennomsnittlig godtgjørelse pr. arbeidet time for arbeidere med 42½ timers uke ved statens egen vegarbeidsdrift går fram av tabellen. Til sammenligning er tallene for 1968 og 1969 tatt med. Fra 1. juli 1968 ble arbeidstiden satt ned fra 45 timer til 42½ timer pr. uke.

Timelønn ved statens vegarbeidsdrift.

	Godtgjørelser i kr. pr. arbeidet time		
	1968	1969	1970
Arbeidslønn	11,24	13,42	14,34
Lønn under sykdom og militærtjeneste ÷ (sykepenger og militært familietillegg)	0,28	0,44	0,57
Lønn for bevegelige helligdager	0,51	0,69	0,63
Ferielønn	1,16	1,28	1,47
Andre godtgjørelser	0,42	0,63	0,79
Godtgjørelser i alt	13,61	16,46	17,80
Arbeidsgivers andel av trygdeavgifter	1,40	1,68	2,02

Arbeidslønnen pr. arbeidstime var i 1970 satt sammen av følgende godtgjørelser:

	Kr.
Lønn ved akkord- og tidlønnsarbeid (inkl. etterbetalinger)	13,52
Overtidsgodtgjørelse	0,42
Skifttillegg, høyfjellstillegg, formannspenger, beredskapstjeneste	0,25
Kjøretillegg	0,12
Personlig lønntillegg	0,03
Arbeidslønn i alt	14,34

Arbeidslønnen pr. arbeidstime for voksne arbeidere med 42½ timers uke i statens egen vegarbeidsdrift økte med kr. 0,92 fra 1969 til 1970 eller med 6,9%. Godtgjørelser i alt pr. arbeidet time økte i samme tidsrom med kr. 1,34. Dette er en økning på 8,1%.

Inklusive arbeidsgivers andel av trygdeavgifter var de totale lønnsutgifter gjennomsnittlig kr. 19,82 pr. arbeidet time i statens egen vegarbeidsdrift i 1970.

Lønninger i vegvesenets samlede drift ved riks- og fylkesveger.

Ved vegvesenets egen drift ved riks- og fylkesveger ble det i 1970 utbetalt lønn for i alt 18,9 mill. arbeidstimer. Dette er en nedgang på ca. 1 mill. timer fra 1969.

For voksne arbeidere med 42½ timers uke var arbeidslønnen i 1970 kr. 14,15 pr. arbeidstime, mens godtgjørelser i alt var kr. 17,57 pr. arbeidet time. I tillegg kommer arbeidsgivers andel av trygdeavgifter.

Akkordlønnen var kr. 15,59 pr. akkordtime. Dette er en økning fra 1969 på kr. 1,23 pr. akkordtime eller 8,6%. Tidlønnen økte i samme tidsrom fra kr. 11,00 til kr. 11,38 pr. tidlønnsstund eller med 3,5%.

Akkordarbeidets andel av det totale antall arbeidstimer økte noe fra 1969 til 1970, fra 43,4% til 45%.

For vegvoktere, alm. vedlikeholdsarbeidere, sjåfører og verkstedarbeidere har økningen i akkordtimeandelen i 1970 vært noe over gjennomsnittet.

Av tabellen på neste side går det fram at Møre og Romsdal hadde den høyeste gjennomsnittlige akkordfortjeneste med kr. 16,91 pr. akkordtime. Deretter følger Rogaland med kr. 16,51 og Telemark med kr. 16,45.

Godtgjørelser i alt pr. arbeidet time var høyest i Sogn og Fjordane med kr. 18,40. Deretter følger Hordaland med kr. 18,23 og Akershus med kr. 18,22.

Den neste tabellen viser at yrkesgruppen «maskinførere» hadde den høyeste gjennomsnittlige akkordfortjeneste med kr. 15,78 pr. akkordtime. Deretter følger anleggsarbeidere ved riksveger med kr. 15,73. Godtgjørelser i alt var høyest for anleggsarbeidere ved riksveger med kr. 19,56 pr. arbeidet time og for anleggsarbeidere ved fylkesveger med kr. 19,27 pr. arbeidet time.

Overtidstidandelen økte fra 4,3% i 1969 til 4,9% i 1970. Det er en del variasjoner fylkesvis. Rogaland hadde den høyeste overtidstidandel med 6,8% av det totale antall arbeidstimer i fylket i 1970. Deretter følger Akershus med 6,3% og Finnmark med 6,2%. Sjøfører og maskinførere hadde den høyeste overtidstidandel med 12,1% og 8,2%. Til sammenligning hadde anleggsarbeidere ved riksveger en overtidstidandel på 4,3%.

For arbeidere med 40 timers uke (tunnelarbeidere) var den gjennomsnittlige akkordfortjeneste i 1970 kr. 19,79 pr. akkordtime. Akkordtimeandelen var på 97,6%. Godtgjørelser i alt var kr. 25,04 pr. arbeidet time.

Antall arbeidde timer og godtgjørelse pr. arbeidet time for arbeidere i vegvesenets egen drift. Fylkesoversikt for voksne arbeidere med 42 $\frac{1}{2}$ timers uke ved riks- og fylkesveger.

	Av dette			Godtgjørelse pr. arbeidet time i kr.				Overtids- tillegg pr. over- tidstime
	Timer i alt (i 1000)	Akkord- arbeid %	Over- tid %	I alt ¹⁾	Arbeids- lønn ²⁾	Akkord- lønn	Tid- lønn	
Østfold	660	14,1	3,3	15,74	12,73	13,92	11,66	7,87
Akershus	903	54,5	6,3	18,22	14,83	15,84	11,28	7,28
Hedmark	1 134	30,2	3,9	16,30	13,01	13,96	11,41	7,68
Oppland	1 131	37,9	5,0	18,14	14,31	16,26	11,50	8,04
Buskerud	745	38,0	4,7	17,88	14,27	16,16	11,44	8,06
Vestfold	455	48,8	4,0	17,93	14,32	15,24	11,42	7,68
Telemark	891	36,5	4,4	17,14	14,00	16,45	11,22	7,61
Aust-Agder	677	43,4	3,1	16,78	13,40	14,61	11,43	7,33
Vest-Agder	877	33,6	5,1	16,79	13,57	15,27	11,47	8,51
Rogaland	1 009	40,1	6,8	17,96	14,62	16,51	11,31	8,20
Hordaland	1 661	62,3	5,4	18,23	14,61	15,14	11,18	7,49
Sogn og Fjordane	1 268	57,4	5,0	18,40	14,82	16,02	11,22	8,01
Møre og Romsdal	1 175	46,6	5,1	18,04	14,60	16,91	11,40	7,50
Sør-Trøndelag	1 156	46,3	3,5	17,28	14,03	15,60	11,40	8,49
Nord-Trøndelag	1 075	41,0	4,7	17,31	13,93	16,05	11,29	7,26
Nordland	1 840	47,7	5,4	17,72	14,35	15,64	11,48	7,61
Troms	1 096	55,5	4,0	17,39	14,11	14,92	11,31	7,38
Finnmark	884	49,8	6,2	17,54	14,06	14,58	11,31	7,72
I alt arbeidere med 42 $\frac{1}{2}$ timers uke	18 637	45,0	4,9	17,57	14,15	15,59	11,38	7,75

¹⁾ Omfatter alle avtalemessige godtgjørelser unntatt arbeidsgivers andel av trygdeutgifter.

²⁾ Omfatter lønn ved akkord- og tidlønsarbeid med tillegg av overtidsgodtgjørelse og skift- høyfjells- og beredskapstillegg, formannspenger, kjøretillegg og personlig lønnsstillegg.

Antall arbeidde timer og godtgjørelse pr. arbeidet time for arbeidere i vegvesenets egen drift ved riks- og fylkesveger fordelt på yrkesgrupper.

	Av dette			Godtgjørelse pr. arbeidet time i kr.				Overtids- tillegg pr. over- tidstime
	Timer i alt (i 1000)	Akkord- arbeid %	Over- tid %	I alt ¹⁾	Arbeids- lønn ²⁾	Akkord- lønn	Tid- lønn	
Verkstedarbeidere	1 442	15,2	5,9	16,30	12,98	14,87	11,70	7,09
Maskinførere	2 745	42,0	8,2	18,25	14,86	15,78	11,26	7,50
Sjåførere og maskinpassere	1 473	22,8	12,1	17,04	14,11	15,19	11,50	8,42
Vegvoktere ved riksveger	2 104	12,3	5,6	16,26	13,09	15,17	11,75	8,75
Vegvoktere ved fylkesveger	1 818	6,4	4,1	15,53	12,51	14,79	11,61	8,65
Spesialarbeidere ved riksveger	922	51,8	5,6	18,22	14,48	15,71	11,45	7,02
Spesialarbeidere ved fylkesveger	255	40,0	3,9	17,14	13,64	15,46	11,29	7,20
Andre arbeidere ved riksveganlegg	4 254	92,3	1,3	19,56	15,76	15,73	10,69	6,23
Andre arbeidere ved fylkesveganlegg	1 374	94,8	0,7	19,27	15,56	15,51	10,71	6,00
Andre arbeidere ved riksvegvedlikehold	1 565	24,7	5,1	16,06	12,63	15,30	10,78	7,31
Andre arbeidere ved fylkesvegvedlikehold	685	16,8	3,6	14,92	11,93	15,07	10,55	7,51
I alt arbeidere med 42 $\frac{1}{2}$ timers uke	18 637	45,0	4,9	17,57	14,15	15,59	11,38	7,75
Tunnelarbeidere med 40 timers uke	250	97,6	2,4	25,04	21,21	19,79	11,69	6,41

¹⁾ og ²⁾, se under tabellen foran.

SAMARBEIDS- UTVALGET

holdt sitt 2. møte i 1971 den 30. mars. Tilstede var fra ledelsen, vegsjef Bj. Haugmoen, overingeniør Bilif Os, kontorsjef Einar Skagen og avdelingsing. Gunnar Berntsen.

For de ansatte møtte sjåfør Magnor Fossbakk, maskinkjører Ivar Langstrand, avdelingsing. Martin Eriksen, oppsynsmann Magnar Angell. Bilsakkyndig Kr. Øveraas hadde forfall, i hans sted møtte avdelingsing. Thor Jakobsen. Dessuten møtte vegmester Asbjørn Hanssen. Sekretær var Martha Mack.

Møtet ble ledet av formannen vegsjef Bj. Haugmoen.

Blant referatsakene merket en seg den nye samarbeidsavtalen, diplomer til ansatte som slutter etter lang tjeneste, første-hjelpskurs, velferdsmidlene for 1971, forslagsordningen og lørdagsfriordningen.

Samarbeidsutvalget sluttet seg til et forslag fra overing. Os om lørdagsfriordningen for vedlikeholdssektoren. For vegmesterkontorene innebærer dette en ordning med vakter for personellet ved disse kontorene med tilsvarende antall timer fri en annen virkedag. For mannskaper i vedlikeholdsdriften blir overenskomstens bestemmelse om arbeidstiden å legges til grunn for lørdagsfriordningen. En viser forøvrig til annet sted i avisen om lørdagsfriordningen.

Fra vegvesenets bedriftsidrettslag forelå søknad om dekning av en del av utgiftene ved skirennet på Fimsmes. Langstrand anbefalte at idrettslaget fikk søknaden innvilget og framholdt den store betydning for fysisk fostring slike idrettsarrangementer hadde noe som flere av medlemmene sluttet seg til. Samarbeidsutvalget bevilget deretter kr. 1.600,- til dette arrangementet, dog som del av "Veg"s ordinære andel av velferdsmidlene. Utvalget uttalte at idrettslaget for framtiden på forhånd måtte søke om tilskott til arrangementer på bakgrunn av oppsatte budsjetter.

På vegne av Troms vegoppsynsmannsforening spurte oppsynsmann Angell om foreningen kunne regne med et tilskott på kr. 400,- til avvikling av faglig kurs. Utvalget gikk inn for en slik tildeling.

Langstrand ville vite hvor lang tid det tok før en pensjonist fikk utbetalt sin første pensjon. Til dette ble opplyst at det tok fra 4 - 6 måneder. For å unngå en slik lang ventetid foreslår samarbeidsutvalget at denne rutinen følges for ettertiden:

Søknadsskjema sendes fra kontoret gjennom oppsynsmannen til arbeidstakeren ca. 6 måneder før denne slutter. Oppsynsmannen er behjelpelig med utfyllingen av skjemaet og sørger for tilbakesending til vegkontoret.

Møtet fortsatte så som et informasjons/kontakt møte med vegkontorets personale.

Formannen orienterte om samarbeidsutvalget, dets formål og hensikt.

Fra personalets side ble reist spørsmål om bedre informasjonsvirksomhet for nyansatte og om utvalget hadde oppfylt sin hensikt.

Til dette siste kunne formannen nevne en rekke saker som utvalget hadde tatt opp og som hadde fått en lykkelig utgang.

Spørsmålet om de ansattes boligforhold ble også reist og fra ledelsens side ble gitt løfte om å sammenkalle til et møte blant de boligsøkende for å drøfte dette problemet nærmere.

BRAKKER M.V. TIL FERIEFORMÅL

I påsken, week-ends og i ferier ellers vil vegvesenet så langt råd er stille brakker eller andre overnattingssteder til disposisjon for sitt personell.

Det er i den senere tid arbeidet endel med å få brakt dette inn i ordnede forhold. Fra tid til annen, særlig i påsketiden og i høsttiden har det vært ikke så rent lite pågang etter høvelige oppholdssteder rundt i vårt naturskjønne fylke.

Som nevnt, det er forsøk i gang med å sette det hele i et system som vi får håpe vil virke tilfredsstillende de gangene det er trangt om plassen.

Et utvalg er oppnevnt, det består av avd.ing. Karl P. Bruun, avd.ing. Ingolf Furuholmen, sekretær Loyd Lauritsen og idrettslagets formann, f.t. avd.ing. Bjørn Stiberg. Utvalget har selv valgt Karl P. Bruun som formann.

Utvalget har bebudet at en instruks for utlån snarest vil foreligge.

Hevendelser om utlån skjer til formannen, i hans fravær til sekretær Lauritsen.

- om pensjonssøknader

Etter nå gjeldende regler går vegarbeidere av med alderspensjon ved oppnådde 68, dog er det vanlig at de arbeider ut måneden de fyller 68 år i.

Alderspensjonen er nu gjort gjeldende for både riksveg- og fylkesvegarbeidere. For å oppnå pensjon må en ha en samlet tjenestetid i staten- og eller på fylket på 6300 timer (36 mnd. tjenestetid) og full pensjon oppnås etter 63000 timer (360 mnd. tjeneste).

Den vanlige veg ved innsendelse av pensjonssøknad er at den sendes via oppsynsmannen til vegkontoret, her føres tjenestetiden på og det kontrolleres at de nødvendige attester er vedlagt, dette gjelder fødselsattest- og vigselattest. Søknaden sendes da om Vegdirektoratet til Statens Pensjonskasse som ferdigbehandler den og underretter stedets trygdekontor om utbetaling.

En slik runddans tar vanligvis fra 4 - til 6 mnd. og det har derfor ofte hendt at pensjonister som først sender inn søknad om pensjon de siste arbeidsdager, er blitt glænde uten lønn eller pensjon i opp til flere måneder.

For å bedre på forholdet vil søknadsskjema heretter bli sendt fra kontoret til den vordende pensjonist ca. 6 mnd. før pensjonen trer i kraft og en vil på denne måten få et naturlig sammenheng i siste lønnsutbetaling og pensjonen. Når det gjelder søknad om invalidepensjon er gangen den samme, men i slike tilfeller har pensjonisten først lønn hos oss i 3 - eller 6 mnd. før overgang til pensjon.

Slike pensjonssøknader kan vanligvis ikke innsendes for etter en sykeperiode på 3- eller 6 mnd. og når legen har uttalt seg om sykdommens antatte varighet.

NATURVETT - også i år

Vegvesenet er som kjent en stor forbruker av sprengstoff på mange forskjellige arbeidssteder i vårt fylke og landet forøvrig.

Det er ikke få titusener av disse emballasjene som sprengstoffet er pakket i som blir liggende igjen på tusener av arbeidssteder, ofte synlig fra trafikkerte veger. I hver av disse mest vanlige sprengstoffpakningene er innholdet oppdelt i 10 like posjoner i plastposer. Disse plastposene er vel de som er mest løyonefallende da de ofte blir tatt av vinden og spredt omkring.

Det er sikkert mange turfolk som kan bevidne at disse posene er funnet langt fra arbeidssteder i skog og mark, på fjellet og ved sjøen. Denne emballasjen gjør i stor mon sitt til å tilgrise naturen og er en trussel i kampen for å holde "Norge rent".

Vi må alle som arbeider i vegvesenet gjøre vårt til så at disse forhold blir bedre. Det kan effektivt gjøres ved at alle som behandler sprengstoff tar vare på all emballasje under ladingen og brenner alt etterpå. "La det gå opp i røyk".

Så la oss alle som en gå inn for oppgaven og rydde og brenne etter oss.

Fra vernefronten:



TOMME BEHOLDERE KAN VÆRE LIVSFARLIGE!

NOEN MOMENTER SOM MÅ TAS I BETRAKTNING NÅR DET
GJELDER BRUK ELLER LAGRING AV TOMME BEHOLDERE

- Det kommer mange og forskjellige tonner og beholdere av stål og jern til bedriften. En del av disse forblir i bedriften etter at de er tømt, mens andre returneres til leverandorene for rensing og bruk om igjen. Det er de såkalte tomme beholdere som skaper problemene, selv etter at de har vært ute av bruk i årevis.
- Lukkede beholdere som har inneholdt brennbare eller eksplosjonsfarlige eller giftige væsker må renses grundig før man eventuelt setter i gang med sveise- eller skjære-arbeider.
- Sok råd hos sakkyndige ved rensing, sveising eller skjæring av beholdere. Ta ingen sjanser. Husk skriften på veggen. «Døden lurar i beholdernes».
- De to tilfellene som omtales nedenfor er tatt ut fra virkeligheten. I begge tilfellene dreide det seg om såkalte tomme beholdere som ble sprengt i småbiter. To mann mistet livet.
- Gjennomfør en kontrollordning for hele avdelingen som viser hva slags beholdere som finnes i bedriften. Hvor er de plassert? Er de fulle, delvis fulle eller tomme? Blir de returnert når de er tomme? Hvis ikke så sørg for en sikker oppbevaring. Lag ikke en «felle» som kan skape problemer senere.
- Advar alle arbeidstakere om den fare som tilsynelatende tomme beholdere representerer. I noen tilfeller kan ansatt person ha skaffet seg en tom beholder til bruk hjemme eller på hytta og vil gjøre den om til avfallsdunk, forbrenningsovn, båtføringskranke eller andre ting. Husk: «Bedre fore var enn etter snar.»
- Hvis man ikke vet hva en «tom» beholder har inneholdt, må man påse at den ikke utsettes for varme for det er undersøkt om varmen kan framkalle en eksplosjon.
- Det må nyttes gnistsikre meisler ved kutting av beholdere.
- Oppbevar alltid beholdere slik at de er sikret mot å velte eller rulle. Bruk klosser.

TO TILFELLE HVOR DØDEN LURTE I TOMME BEHOLDERE

En beholder som man trodde var tom hadde blitt stående utenfor en fabrikk i over 6 måneder. Beholderen var ikke merket.

2 arbeidstakere som hadde behov for hver sin halvdel av en beholder fant ovenfor nevnte beholder bak bedriften ennå i lukket tilstand. De gjorde seg klare til å skjære beholderen tvers av ved hjelp av et vanlig sveiseapparat. Man hadde ikke forutsatt at arbeiderne skulle kutte beholderen og de hadde ikke fått noen instruks om hvorledes de burde gå frem.

Da skjæringen tok til eksploderte beholderen og flammene fra antente rester i denne slo mot og rundt om den ene arbeideren. Selv om arbeidskameraten kvælte ilden ved hjelp av kler, døde den skadede 15 timer senere på sykehuset. Den andre arbeideren fikk sjokk og forbrenninger på händleddene.

Det andre tilfelle gjaldt en mann som sammen med en hjelpemann skulle kutte overdelen av en beholder med en acetylenbrenner. 4 beholdere var behandlet uten at noe «hell» inntraff. Da den 5. beholderen skulle kuttes med flammen, inntraff en eksplosjon som med stor kraft slyngtet den øvre delen av beholderen mot arbeideren som ble drept momentant.

Etterforskning viste at disse beholderne hadde stått tomme nær 20 år og at beholderen tidligere hadde inneholdt acetone.

HOVEDPUNKTER VED NYTTIG- GJØRING AV BEHOLDERE:

- Når man tenker å nytte en beholder som soppe-dunk o. l. må man aldri gå ut fra at det er ufarlig å fjerne toppen av den fordi den tilsynelatende er tom.
- Husk alltid disse to historiene når du er fristet til å slurve eller eksperimentere med beholdere.

YRKESKADER I VEGVESENET

Av halvårsoppgavene til Vern og Velferd fra vegkontorene over inntrufne yrkesskader med minst 1 dags helt sykefravær går det fram at det i 1970 inntraff i alt 439 skader med til sammen 10 881 sykefraværsdager. Tallene gjelder skader inntraffet i arbeidstiden blant vegvesenets egne arbeidere. Det gjennomsnittlige sykefravær pr. skade var altså ca. 25 dager.

Hyppigheten av skade var omtrent den samme som i 1969; vel 23 skader pr. 1 mill. arbeidde timer.

Dette tilsvarer ca. 23 skader pr. 500 helårsarbeidere.

Tapet av arbeidsdager, uttrykt ved fraværsraten, var noe høyere i 1970 enn i 1969.

De tall som vegkontorene har gitt, er dels hentet fra regnskapene over utbetalt sykelønn, dels fra trygdekassenes oppgaver. De samsvarer ikke alltid med antallet skademeldinger som fylles ut av arbeidsleder og sendes til verneleder.

SKADESTATISTIKK 1970

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

	Antall skader	Fraværsdager	Arbeidde timer (i 1000)	Skadehyppighet ¹⁾	Fraværsrate ²⁾
Østfold	9	216	660	13,6	327
Akershus	15	565	903	16,6	626
Hedmark	21	288	1 134	18,5	254
Oppland	30	615	1 131	26,5	544
Buskerud	13	275	745	17,4	271
Vestfold	14	351	455	30,8	771
Telemark	28	473	891	31,4	531
Aust-Agder	14	244	677	20,7	360
Vest-Agder	19	698	898	21,2	777
Rogaland	23	702	1 009	22,8	696
Hordaland	49	992	1 760	27,8	564
Sogn og Fjordane	40	874	1 337	29,9	654
Møre og Romsdal	25	715	1 175	21,3	609
Sør-Trøndelag	30	932	1 156	26,0	806
Nord-Trøndelag	34	571	1 075	31,6	531
Nordland	37	1 188	1 896	19,5	627
Troms	23	574	1 098	20,9	523
Finnmark	15	608	884	17,0	688
I alt	439	10 881	18 884	23,3	576
I alt 1969	468	10 617	19 969	23,4	532

¹⁾ Skadehyppighet: Antall inntrufne skader pr. 1 000 000 arbeidde timer i året.

²⁾ Fraværsrate: Antall fraværsdager p. g. a. skade pr. 1 000 000 arbeidde timer i året.

Arbeidets art	Antall skader	%
1. Boring, drift av boreutstyr	56	13,1
2. Knuseverk, transportbelter, andre stasjonære maskiner, m. v.	44	10,3
3. Transport, brøyting, m. v.	19	4,4
4. Handtering (løfting, flytting, bæring, m. v.)	59	13,8
5. Handtering, maskinell (lasting, lossing, flytting, m. v.)	39	9,1
6. Sprengning, forberedelse til sprengning	10	2,3
7. Rensking og sikringsarbeide	18	4,2
8. Reparasjon, montering og klargjøring av maskiner og utstyr	40	9,4
9. Skog- og krattrydding	17	4,0
10. Forskaling, støping, nedtaking av forskaling, m. v.	18	4,2
11. Sveising, skjæring, sliping	13	3,0
12. Diverse (bl. a. gange til — fra)	95	22,2
	428	100,0

Antallet skademeldinger fra arbeidsleder over inntrufne yrkesskader i 1970 var 428 eller 11 færre enn det antall som ble gitt opp i halvårsoppgavene. Det er på grunnlag av disse meldinger statistikken over årsakene og omstendighetene omkring de inntrufne skader er utarbeidet.

56 eller 13,1 % av skadene inntraff under borearbeide og arbeidsoperasjoner forbundet med borearbeide. Ulendt terreng og vanskelig arbeidsstilling er i de fleste tilfeller oppgitt som årsak. I en del tilfeller er skaden oppstått ved at arbeideren under håndtering av trykkluftstutret har fått trykkluftstrømmen i ansiktet.

Et noe større antall skader, 59 eller 13,8 %, er oppstått under forskjellige former for handtering, herunder også løfting eller flytting av stein. De

aller fleste av disse skadene er oppstått ved at det er påført klemmeskader, kuttskader, o. l. eller fallskader ved snubling eller gliing.

Ikke så få av de skader som er ført under «knuseverk, transportbelter, m. v.» er skader som er oppstått ved handtering og betjening av mateutstyr og knuser.

Ulike typer av snuble- og fallskader, i alt 118 eller 27,6 %, er den mest dominerende direkte årsak. Det ligger nær å se dette i sammenheng med bl. a. den høye gjennomsnittsalder for vegvesenets arbeidere. Gjennomsnittsalderen for de arbeidere som ble skadet i 1970 ligger, på 49,2 år mot 47 år for hele arbeidsstyrken (1969). Av de skadde arbeidere var hele 57,6 % 50 år og eldre, mens 51 % av hele arbeidsstyrken tilhørte denne aldersgruppen.

Direkte skadeårsak	Antall skader	%
1. Klemming, skjæring, kutt, hugg	84	19,6
2. Snubling, gliing, fall, «trå feil»	118	27,6
3. Fallende eller utslyngt gjenstand, stein, m. v. som ikke er handtert av den skadde	67	15,7
4. Fallende eller utslyngt gjenstand, stein, m. v. som er handtert av den skadde	45	10,5
5. Utsforkjøring, velting, påkjøring, kollisjon	27	6,3
6. Svikt i underlag, ras	1	0,2
7. Sprut (partikler, lufttrykk)	38	8,9
8. Maskiner, maskindeler i bevegelse	29	6,8
9. Eksplosjon, forbrenning	3	0,7
10. Hopp, løp	4	0,9
11. Annen årsak	12	2,8
	428	100,0

Tabellene over «farlig handling» og «farlige forhold» tar sikte på å belyse omstendighetene omkring den inntrufne skade. Med «farlig handling» menes her en handling eller opptreden fra den skadedes side på skadetidspunktet, som en antar kan ha medvirket til den inntrufne skade eller omfanget av den.

Med «farlige forhold» menes forhold og tilstander på arbeidsstedet som den skadede ikke alene er ansvarlig for, og som en antar kan ha medvirket til den inntrufne skade eller omfanget av den.

Tallene i de to tabeller må nok i noen grad tas med forbehold. De avkryssinger som er foretatt av arbeidsleder i de aktuelle rubrikker synes i en rekke tilfeller å ha vært nokså tilfeldige. Ofte har omstendighetene omkring skaden vært slik at det har vært svært vanskelig å avgjøre om det er noen «farlig handling» eller «farlig forhold» å anføre. En viss uklarhet og tvetydighet i selve skjemaet

kan også ha bidratt til tilfeldig og unøyaktig utfylling.

Ifølge meldingene har det å ha farlig arbeidsstilling eller arbeidsplass vært en medvirkende årsak i 187 tilfeller. At en slik form for «farlig handling» eller opptreden er så dominerende for det arbeidsmiljø som det her er tale om, er ikke overraskende.

I 35 av de 187 tilfellene har den skadde medvirket til skaden også på annen måte, bl. a. ved i 10 tilfelle å ha handlet i feil tempo eller rekkefølge og i 5 tilfelle unnlatt å bruke personlig verneutstyr.

Av forhold på arbeidsstedet som kan ha vært en medvirkende omstendighet i forbindelse med skade, er «dårlig planlegging/konstruksjon, m. v.» og «risikabel anordning/dårlig orden» oppført som de hyppigste med henholdsvis 70 og 57 tilfeller.

Av de inntrufne skader i 1970 forekom 197 i anleggsdriften. Dette tilsvarer 54 skader pr. 1000 gjennomsnittlig sysselsatt i anleggsdriften i 1970. For vedlikeholdsdriften var de tilsvarende tall 130 skader og 37 pr. 1000 gjennomsnittlig sysselsatt.

«Farlig handling»	Antall skader	%	I kombinasjon med annen farlig handling
1. Sette i gang uten tillatelse, unnlate å sikre eller varsle	2	0,5	
2. Handle i feil tempo eller rekkefølge	39	9,1	6
3. Gjør verneutstyr virkningsløst	1	0,2	
4. U hensiktsmessig eller gal bruk av utstyr	19	4,4	3
5. Farlig lastning, lossing, stabling, plassering, blanding	35	8,2	2
6. Ha farlig arbeidsstilling eller arbeidsplass	187	43,7	35
7. Arbeide på bevegelig eller med farlig utstyr	21	4,9	4
8. Distrahert, forstyrret	1	0,2	
9. Unnlatt å bruke personlig verneutstyr	16	3,7	
10. Intet oppgitt	107	25,0	
	428	100,0	50

«Farlig forhold»	Antall skader	%	I kombinasjon med annet farlig forhold
1. Dårlig vernet	9	2,1	
2. Uten vern	30	7,0	1
3. Dårlig verktøy, utstyr, materiale	17	4,0	
4. Dårlig planlegging, konstruksjon, feil metode	70	16,4	3
5. Risikabel anordning, dårlig orden	57	13,3	3
6. Mangelfull eller feil belysning	0	—	
7. Mangelfull ventilasjon	0	—	
8. U hensiktsmessige kler og mangelfullt personlig verneutstyr ..	11	2,6	
9. Intet oppgitt	234	54,6	
	428	100,0	7

Skadenes fordeling på kroppen	Antall skader	%	I kombinasjon med skade på annen kroppsdelt
1. Hode	40	9,4	1
2. Øyne	24	5,6	9
3. Kropp	79	18,5	9
4. Armer	26	6,1	
5. Hender	114	26,6	6
6. Ben	122	28,5	10
7. Tær	21	4,9	
8. Indre organer	1	0,2	
9. Uoppgitt	1	0,2	
	428	100,0	26

Arbeidsdrift	Antall skader	Pr. 1000 arbeidere gjennom snittliggjennomsnitt i 1976
Anleggsdrift (inklusive bruer og tunneler)	197	54
Vedlikeholdsdrift	130	37
Maskindrift ¹⁾	64	33
Verkstedsdrift	37	52
	428	44

¹⁾ Omfatter samtlige sjåfører og maskinførere.

VERNESKOTØY for effektiv beskyttelse



NYE FRITIDSAKTIVITETER

Som vi husker inneholdt "Vegstikka" en gang ifjor en notis om nye eksklusive grupper innen vår bedriftsidrett, grupper med meget strenge opptaksvilkår.

Vi vet ikke om de entusiastiske sportsfiskere og bilsportutøvere akter å følge opp den vellykkede fjorårssesong, noen rapport om hvordan treningen har vært skjøttet i vinter, foreligger ikke.

Men at ideen med eksklusive grupper har fenget, er sikkert, den har nå også spredt seg til andre aktiviteter enn sport. Nylig ble det dannet en ny gruppe, en "gjør det selv" gruppe, innenfor selvbyggerfaget.

Her nytter det ikke å søke medlemskap bare med lyster og interesser i orden, gruppen har nemlig presisert at det ikke dreier seg om noen vanlig hobbyvirksomhet. Nei, ingen søkere uten tilfredsstillende fagutdanning vil kunne komme i betraktning. De strenge opptaksvilkår skal sikre gruppen et høyt faglig nivå, slik at de gruppen stiller seg til disposisjon for, skal kunne slappe av i trygg forvisning om at problemene ligger (eller blir liggende) i de beste hender.

Det er særlig støypearbeider gruppen vil revolusjonere, og i reklameøyemed tok de fatt hos en av gruppens egne medlemmer. Rasjonalisering er ordet i dag, og etter grundige analyser tok gruppen fatt på det praktiske arbeide

Et av prinsippene gruppen bygger sine metoder på, er det faktum alle byggeherrer hitil er kommet til, nemlig at det skal bygges minst 2 ganger for å bli fornøyd. Det revolusjonerende ligger i å utføre byggearbeidene disse 2 gangene mens en alt har arbeidsfolk og redskaper på plassen, og vi må innrømme for egen regning at dette høres både rasjonelt og effektivt ut.

Og som nevnt tidligere var det i første omgang støypearbeidene som skulle prøves etter denne nye metode.

Gruppen hevder samstemmig at resultatet ble over all forventning. Muren ramlet ned i det forutsatte øyeblikk og gjenoppbyggingsarbeidene med de nødvendige justeringer etter byggherrens ønske, kunne starte umiddelbart.

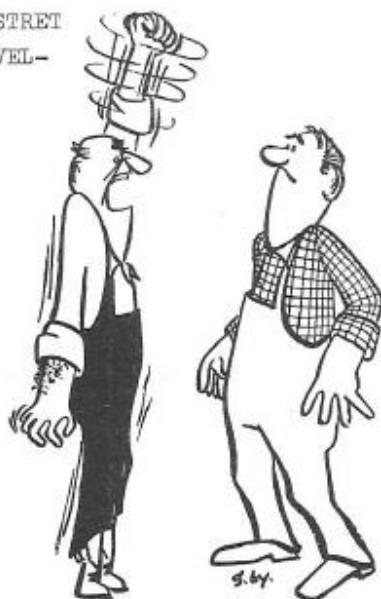
En fornøyd byggherre uttaler at byggetiden og utgiftene ved denne metode antakelig blir bare halvparten av det det ville kostet i tid og penger med en ombygging etterat huset var ferdig.

Gruppen som består av en driftssjef og et par avdelingsingeniører ønsker foreløpig å være anonym, de uttaler at det er mulig å utvikle metoden slik at den kan tilpasses også andre operasjoner på en byggeplass. Når det er gjort, da vil de stå fram i lyset og stille sin ekspertise til rådighet for alle som måtte ønske det.

BYGGHERREN I BEGEISTRET
UTBRUDD ETTER DEN VELYKKEDE INNSATS



ET AV MEDLEMMENE
IFØRT KLUBBDRAKTEN



VEG - sport

VM på ski 1971

Løypeleggerne fikk en usedvanlig hard jobb med prepareringer før årets begivenhet på skifronten kunne finne sted på Finnsnes lørdag den 20. mars. Et kraftig snøvær kvelden før hadde nær ødelagt hele arrangementet, men vegvesenet har brøytet veg før, så også denne gang.

41 løpere fra Harstad i sør til Lyngen i nord stilte til start og konkurrerte i 7 klasser.

Vi tar med de beste:

KLASSE 17 - 25 ÅR

1. Odd Jørgensen,	Anlegg /3	26,13 min
2. Bjørnar Johansen,	Vegkontoret	28,45 "

KLASSE 25 - 35 ÅR

1. Sevald Storbakk,	Vegsentralen	22,21 min
2. Asbjørn Pedersen,	Vedlikeh/3	23,28 "
3. Bjørn Stiberg,	Vegkontoret	23,35 "
4. Magnar Martinsen,	"	24,22 "
5. Høye Øverland,	Anlegg/5	25,44 "
6. Bjørnar Rafaelsen,	Vegkontoret	26,09 "
6. Elling Eriksen,	"	26,09 "
8. Andreas Nilsen,	Vedlikeh/1	27,04 "
9. Ingolf Moan,	Vegkontoret	27,57 "
10. Ivar Bjørnsund,	"	27,58 "

KLASSE 35 - 42 ÅR

1. Thor Stenseth,	Vegsentralen	24,54 min
2. Oddvar Skogstad,	Anlegg/4	26,44 "
3. Arthur Osvaldsen,	Vegsentralen	27,41 "
4. Olav Berglund,	Vedlikeh/9	31,26 "
5. Arne G. Olsen,	Vegkontoret	32,46 "

KLASSE 42 - 50 ÅR

1. Birger Sivertsen,	Vegsentrallen	25,34 min
2. Finn Mathiassen,	"	25,53 "
3. Guttorm Henriksen,	Vedlikeh/9	27,29 "
4. Johan Løvberg,	" /3	36,36 "

KLASSE 50 - 55 ÅR

1. Olav Nilsen,	Vedlikeh/1	32,14 min
2. Oddvar Eriksen,	" /3	34,05 "
3. Einar Bakland,	" /3	34,19 "
4. Simon Sletten,	Anlegg/4	38,12 "

KLASSE 55 - 60 ÅR

1. Olav Solvang	Vedlikeh/3	32,35 min
2. Ole Engen,	" /3	37,58 "
3. Agnar Nilsen,	" /1	38,33 "

KLASSE OVER 60 ÅR

1. Harald Griff,	Vedlikeh/1	42,03 min
------------------	------------	-----------

Beste 3-mannslag uansett klasse kom fra Vegsentrallen ved Sevald Storbakk, Thor Stenseth og Birger Sivertsen med samlet tid 72,49 min, mens Vegkontoret ble nest best med samlet tid 74,06 min.

I alt et vellykket arrangement som vi nå håper er kommet for å bli. Såvidt vi har forstått er det meningen at stedet for arrangementet også for fremtiden skal veksle.

- lokalt skioppgjør -

Mens våre rasere har sprintet på Finnsnes i år, samlet vegkontorets personale seg til dyst ved Prestvannsområdet en ettermiddag like etter påske.

En løype ble gått 2 ganger og konkurransemomentet var satt til jevnest mulig runder. I år var det felles klasse for damer og herrer.

Mellomformøyd Ingolf Furuholmen etter løpet



Er det Harald Heide-Steen jr. eller Ingolf Moan, tro?



Edith Sandvik fikk da lagt "han Ole" etter seg denne gang



Ivar Bjørnsund og Bjørn Stiberg under "trafikkteilingen"



Friske spurter, Harry Albrigtsen og Nelly Andresen som nå øyner "traktorpremien"



Her er de beste.

1. Willy Pedersen	2 sek. avvik
2. Oddvar Nilsen	3 " "
3. Jan Birger Lund	4 " "
4. Jan Larsen	5 " "
4. Ingv. Sommerlund	5 " "

6.	Åsmund Jensen	9	"	"
6.	Olav Berglund	9	"	"
8.	Johanne M. Labugt	10	"	"
9.	Martin Eriksen	11	"	"
10.	Svein Johansen	12	"	"
11.	John A. Jenssen	14	"	"
12.	Bjørn Stiberg	15	"	"
13.	Nelly Andresen	16	"	"
13.	Inge Iversen	16	"	"
15.	Bjørg Pedersen	17	"	"
15.	Karl P. Bruun	17	"	"
15.	Steinar Norum	17	"	"
18.	Reidar Skjelmo	20	"	"
19.	Oddny Bølgen	22	"	"
19.	Gustav Darén	22	"	"

Det startet i alt 61, hvorav en kom i mål i drosje, og hun ble på premieutdelingen behørig hyllet og overrakt kart og kompass.

I rennet var også innlagt hurtigløp og her er de raskeste:

HERRER:

1.	Bjørn Stiberg	26,17 min
2.	Magnar Martinsen	28,14 "
3.	Ingolf Moan	28,37 "
4.	Elling Eriksen	28,52 "
5.	Bjørnar Rafaelsen	28,55 "
6.	Ingolf Furuholmen	29,11 "
7.	Th. Pettersen	29,50 "
8.	Ivar Bjørnsund	29,55 "

DAMER:

1.	Johanne Marie Labugt	41,80 min
2.	Alfhild Johansen	43,27 "
3.	Anna Josefsen	43,76 "
4.	Edith Sandvik	44,16 "
5.	Bjørg Pedersen	45,46 "

KLUBBMESTERSKAP. MINIATYRSKYTING.

"Veg" arrangerte 23. og 29. april klubbmesterskap. Mesterskapet omfattet 1 serie på 15 skudd for herreklassen og 10 skudd for dameklassen.

De beste ble:

HERRER

1.	Jan Vollen	139 poeng
2.	Odd Danielsen	131 "
3.	Wiktor Eriksen	126 "
4.	Gunnar Bermtsen	125 "
4.	Ingolf Furuholmen	125 "
4.	Thor Jakobsen	125 "

DAMER

1.	Unni Olsen	73 poeng
2.	Anna Josefsen	71 "
3.	Helene Emaus	60 "
4.	Mary-Janne Jenssen	54 "

Førstehjelpskurs

som vi bebudet i forrige nr. er dessverre ennå ikke kommet igang. I skrivende stund kan vi heller ikke antyde når dette kan startes opp.

Det skyldes at instruktøren grunnet andre gjøremål, hittil ikke har funnet passende tidsrom for gjennomføring av kurset. Vi håper imidlertid at det ikke skal gå særlig lang tid før det kan bli en ordning.

MINNER FRA SENJA

FORMANN ARNE ANDREASSEN, BRYGGERHAUG VIL I NOEN ARTIKLER BERËTTE OM VEGARBEIDER PÅ SENJA FØR I TIDEN. HER ER FØRSTE DEL.

Det har fra redaktøren gang på gang vært oppfordret til å sende inn stoff til bedriftsavisen "Vegstikka" uten at en kan se at oppfordringen har vært særlig etterkommet, ihvertfall når det gjelder stoff ute fra distriktene. "Vegstikka" synes jeg er et utmerket kontaktorgan mellom ledelse og arbeidere i vegvesenet.

Nu må det vel sies at skrivepulten, og det som vanligvis skjer på den, ikke er av ens sterkeste sider, men på tross av det synes en på en måte å føle seg "kallet" til noen ord omkring veg og brubygging på Senja i gamle dager. Jeg er kanskje ennu i yngste laget for å huske hvordan det gikk for seg på gammelt vis, men gammel nok for å se kontrastene mellom hvordan det var for 30 - 40 år siden og vel så det, og hvordan det er i dag.

Forh.v. overingeniør Odd Schneider hadde et par artikler i "Vegstikka" for en tid siden hvor han på en ypperlig måte skildret ledelsens reiser og arbeide i hine hårde dager. Disse artikler har jeg virkelig lest flere ganger, og blir sikkert ennu å lese dem fra tid til annen, da innholdet på så mange måter gjør denne tiden lys levende i minnet, en tid som var hard, men kanskje også god. Er det mulig, så skriv mere om dette. Vi som lever og arbeider i maskinteknikkens tidsalder har meget godt av, om ikke annet en å få se på trykk hvordan våre forgjengere hadde det både på den arbeidsmessige og sosiale sektor da de var arbeidere i vegvesenet.

Nå vel, det var veg og brubygging på Senja i gamle dager jeg skulle prøve meg på, men la meg nu innledningsvis få gjøre oppmerksom på at skribentvirksomhet ikke er mitt yrke, og at artikkelen også blir preget av det. Min historiske husk og viten er kanskje i minste laget for å gi seg i kast med en såpass omfattende oppgave, så en får bare håpe at lykken står en bi. Det vil nok også i artikkelen bli berørt en del ytterpunkter som ikke direkte har med vegbygging å gjøre, men som er nødvendig for sammenhengens skyld.

En har så mange ganger tenkt på, når en ikke så rent skjelden leser i dagspressen om at det og det sted, eller bygd, er isolert hvis en veg fyker igjen i en vinterkuling, eller at den eller den vegstrekning må legges i tunnel p.g.a. skredfare osv. Men samtidig må en også tenke på den tid da ikke bare en bygd, men at hele folket som bodde i fjellbygdene på Senja levet i konstant isolasjon. Da var det ingen veger som kunne fyke igjen. Det må beundres mange ganger hvordan folk i det hele tatt kunne klare å holde hodet oppe under slike forhold.

Det var vel heller ikke å undres over at vegkravene på Senja var av gammel dato. Men hvor overveldende kravene en var, nyttet det lite, for de offentlige kasser var som regel tom, og dertil var det vel en passende motstand fra de som bodde ved sjøkanten og således hadde det litt bedre, for å bruke penger på vegbygging mot fjellbygdene.

Det vegkrav som var det mest aktuelle og presserende omkring 1920 årene her i Nordre Tranøy var å få veg fra Svanelvmo til Vangsvik. På den tid måtte alle til Vangsvik når de skulle på handel, eller reise på Lofot eller Finnmarkfiske. Her var handelsmenn, kommune-kassere, og tildels også ordfører m.m.

Det var for såvidt ikke bare veg kravene gikk ut på, men også, etter datiden en større bru over Svanelva mellom Svanelvmo og Bryggerhaug. Men hvor skulle pengene tas fra?

Jeg kan godt huske hvor livlig aktivitet det var foran kommunevalgene og hvor nødvendig det ble ansett å være å få flest mulig inn fra fjellbygdene, for å presse frem disse vegkravene. Er det mange i dag som ofrer en tanke på det pågangsmot, offervilje, og arbeide som ble nedlagt av folket på den tid for å få en bedring av de forhold de levet i?

Når det gjelder den årelange kampen i kommunestyret om det ovennevnte vegkrav må det være meg tillatt og nevne menn som Mikal Eilertsen, Torsli, Edvin Hanssen, Bryggerhaug, Laurits Jørgensen, Svanelvmo. Det var nok disse som førte kampen på det offentlige plan. Men bak stod hele folket fra de bygder det her gjelder, og sørget for at det ble stemmer nok, for først å fremst å få ovennevnte inn på "tinget", for da visste en at kravene ble holdt varme. En ting er ihvertfall sikkert at kravene til sist fikk en heldig løsning. Der ble både fra lokalt og sentralt hold

besluttet at veg skulle der bygges, også medregnet bru over Svanelva.

Når det gjelder parsellene Vangsvik - Lillevassmyr (også kalt statsvegen) og Lillevassmyr - Torsli husker jeg svært lite til det, og lite materiale er tilgjengelig for å få opplysninger her. Begge disse parseller var sikkert bygget aller først i 1920 årene. Førstnevnte parsell (statsvegen) under ledelse av en gammel anleggsbas borte fra Harstadkanten ved navn Meier Ervik som senere fikk adskillig betydning som veg- og brubygger videre oppover Senjalandet, bl.a. ved muring av landkar og montering av Svanelv bru.

Det eneste jeg som guttunge kan huske fra arbeidet på den såkalte statsvegen var hvordan finslåingen av pukkmaterialet foregikk. Det var på den måten at det ble funnet passende store harde steiner som ble tilbørlig avstøttet. Disse steiner skulle fungere som ambolt, og med hver slik ambolt stod det en mann med ei lita slegge og slo så "sveitten" silte. På denne måte ble steinen småknust og kunne brukes som underlagsmateriale for et eventuelt toppdekke.

Den forannevnte bru over Svanelva ble losset fra båt i Vangsvik, trolig høsten 1926. Det var en fagverksbru som hadde en lengde på hele 38 m. med en bredde på 2,40 og et akseltrykk på 2000 kg. Et uhyre av en bru på den tid, hva bredde og bæreevne angikk. Jeg husker det var et nokså aktuelt samtaleemne blant bygdefolket om hva i all verden vegvesenet spekulerte på med en slik bæreevne og bredde, som etter deres syn måtte kunne klare seg med betraktelig mindre. Hvem kunne klare å kjøre 2000 kg på en slede eller ei vogn?

Hovedtanken bak dette syn var at den ble så mye dyrere, og at dette merbeløp kunne i stedet ha blitt nytt til bygging av veg. Ja, så feil kan det gå an å ta, når det gjelder synet på fremtidsutviklingen. Denne bru har dessverre i mange ti år stått som en "flaskehals" i trafikken for at den ikke har hverken akseltrykk eller bredde som er stor nok.

Det skulle nok vise seg at alle problemer ikke var løst med at denne brua var kommet i land på Senja. Nei, det var i allefall et stort igjen, og det var transporten fra losseplassen til

brustedet, avstanden her var hele 17 km. Herav minst 7 km som var fullstendig villmarksterreng. Når en da tar i betraktning at det av brudelene var fire stk. som hadde en vekt på vel 800 kg kan en nok forstå at det var litt å ta hensyn til. Jeg husker godt hvordan transportproblemet ble diskutert og planlagt til minste detalj, ja sogar om hvilke "gamper" som ble ansett for å være de sterkeste. Det var full enighet om at transporten måtte foretas om vinteren slik at det ble mulig å legge kjørevegen over frosne myrer og vann.

Det var imidlertid langt vanskeligere å få noen å påta seg oppdraget, som en forstod knyttet det seg både forpliktelser og ansvar med det. Såvidt en kan huske ble det enighet om at dette oppdrag måtte pålegges en meget dyktig kjørekar her på Senja hvis navn var Peder Sebiassen, som da fikk i oppdrag å tinge de han anså brukbare for oppgaven, og fremfor alt hadde sterke "gamper". De tre andre som ble med var Andreas Olsen, Brygg-haug, Olaus Sollied og Ingvar Hanssen, Vangsvik.

Da nu mannskapet var klart, kunne skuta gjøres sjøklar. Det bestod i å sette kjørbruk og hesteseler i så god stand som mulig, samt få tak i endel kraftfor, som ble en sekk havre til hver "gamp" pluss to sekker heimavla bygg som ble malt på Andreas Olsen's bekkverk. Sistnevnte sort skulle fordeles på hver "gamp" etter behov. De regnet nok med at det nu ville bli tungt å være "gamp" som det også mange ganger senere skulle vise seg å bli.

Det kjørebruk som skulle nyttes var vanlig slede med en stokk (put) som ble surret godt fast omtrent midt på sleden og så en "støtting" på slep. Dette p.g.a. at seksjonene var så lang at det ikke var mulig å kjøre på "fløit".

Transporten tok nu til allerede på førjulsvinteren 1926. De letteste seksjonen ble tatt først, antakelig for å myke opp både gamper og folk. Da vegen var såpass lang som 17 km ble det i mange tilfeller vanskelig å klare ei reis for dagen, lengden ble jo det dobbelte iberegnet retur. Det hente ikke så skjelden at det ble overnatting. Det var heller ikke tale om å kjøre hver dag, da særlig gampene måtte få hvile en dag i mellom.

På den opplagte kjøreveg ble der imidlertid på et par steder

særlig bratte kneiker som det ikke lot seg gjøre å legge vegen forbi. Her skulle det vise seg at gampene fikk de største vanskeligheter med å dra lasset, de fleste ganger ble de sittende bom fast.

(forts.)



Vi kan denne gang sende våre hjerteligste gratulasjoner i anledning

50 ÅR TIL:

Vegformann Hans Kr. Olsen, Sørvik	17/4
Vegvokter Jørgen Johansen, Rotsundelv	16/6

60 ÅR TIL:

Vedlikeholdsarb. Einar Fredriksen, Rotsundelv	11/4
Oppsynsmann Johan Johnsen, Harstad	24/4
Vegvokter Toralf Ellefsen, Grovfjord	7/6
Vegvokter Henry Pedersen, Badderer	29/6
Verkstedarb. Harald Tretten, Storslett	30/6
Vedlikeholdsarb. Ingar Jensen, Lenangsøyra	1/7

NYE PENSJONISTER.

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

Vegformann Fritz Knutsen, Jægervatn
 Vegarb. Hans Mathisen, Jægervatn
 Vegformann Halstein Haugseth, Bakkehaug
 Vegvokter Ottar Solheim, Medkila
 Vegarb. Odin Landbakk, Laksvatn
 Vegarb. Petter Pedersen, Svensby
 Vegformann Lars Johansen, Fossbakken
 Vegarb. Henrik Nilsen, Aspelund

og disse grunnet helbredssvikt:

Vegarb. Elias Hansen, Straumbukt
 Sjøfører Olaf Johan Olsen, Sjøvegan

Vi retter en varm takk til alle disse for den interesse og den innsats som er vist for etaten gjennom en lang rekke år, og ønsker dem mange gode år som pensjonister.

APROPOS TELEFONVANSKER FOR PLANAVDELINGEN

GODT RÅD



Sikkerhetsbeltet påspent - for tenningnøkkelen settes i - en god vane som bilistene må legge seg til med jo før jo heller.



- også vår utsendte medarbeider i Afrika har telefonproblemer

Vi ønsker våre lesere en riktig god sommer!

INN TIL BP AUTO SHOP



Sommerkampanjen er i full gang!

UTEGRILL KR. 25,50

GRILLKULL » 8,60

GRILLKLYPE » 5,70

Alltid et godt tilbud fra

BP STASJONEN



Brødrene Hansen

TROMSØ

MASKINER FOR BYGG OG ANLEGG

Vår anleggsavdeling leverer:

MICHIGAN hjullastere, DRAVN knusere,
Transportører.

Alt i anleggsutstyr!

Transportbånd, stim- og trykkluftslanger.
VALVOLUME 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
EIT
STED

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

Kontakt oss – et moderne
firma med tradisjon
i bransjen.

AUSTAD
I SJØGATEN * ☎ 8 45 50