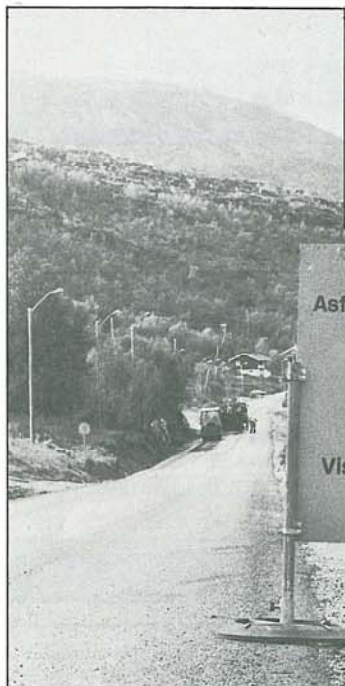


Vegs ikka

C

ADRESSEENDRING

Eventuelle adresseendringer sendes
Statens Vegvesen, Troms, Vegkontoret.
Dette gjelder også pensjonister.



Asfaltarbeiderne
har også
familie

Vis hensyn !



Takk for
oppmerksomheten

Asfaltarbeiderne



Troms Fylke

Nr. 6 - desember 1985

17. årgang

Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR
VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 6 - desember -85

Redaktør

Anna Josefsen

Redaksjonsutvalg

Lisa Sundstrøm
Bjarne Otterdal

Redaksjonsråd

Driftssjef Eilif Mathisen
Formann Trygve Johnsen
Konsulent Anna Johansen
Oppsynsmann Bjørn Eriksen
Ingeniør Arnmød Bjørnstad

Utgiver

Statens Vegvesen, Troms
Vegkontoret
Postboks 615 - 9001 Tromsø
Tlf. 083/56 211

Sats og trykk

Lundblad Trykkeri A.s.
Tromsø

Opplag

1450 eksemplarer

INNHold

Året 1985	3
Anleggsprogrammet 1986	4
POU 1986	5
Uværet i høst	6
Maskinkjøp 1986	7
Ros og ris fra en skoleelev	7
Brøytetjenesten	8
Vegavleveringer 1985	10
I Frankrike	11
Fra Harstad-området	12/13
Ny biltilsynssjef	14
Nytt asfaltverk	15
Det tynnes i rekkene	16
Vitsestafett	16
Svalbardbrev	17
Lefseoppskrift	17
Fra krigens dager	18
Raset i Lavangsdalen	20
Brev fra gammelredaktøren	20
Forberedelse til pensjonsalderen	21
Kryssord	21
Geir Berger —	22
Dødsfall	22
Lærlinger i vegarbeidsdriften	23
Personalnytt	23
Flere veger får 10 tonns akseltrykk	24
Kartlegging	24
Fellesmøte for biltilsynet	25
Ryggen er gull verdt (4)	26/27

FORSIDEN

*Bente Kirksæther, Laila Haukebø
og Astrid Hansen, Biltilsynet i
Harstad.*



Året 1985

Vinteren 1985 var relativt snøfattig, og førte til noe besparelse på vintervedlikeholdet.

Telebøsningen våren 1985 var ikke hårdere enn hva som kunne ventes, men den var svært langvarig, og førte til forsinket barmarksstart på de fleste anlegg. Selv om tillatt akseltrykk var senket til 6 tonn på mange riksveger, var de likevel godt framkommelige.

Det var verre på fylkesvegene, og ca. 8,5 % av fylkesvegene var i riktig dårlig forfatning, men her skal vi være klar over at disse 8,5 % av fylkesvegnettet avviker mindre enn 1,5 0/00 av det samlede transportarbeid på riks- og fylkesvegene i Troms.

De innsparte vedlikeholdsmidler fra vinteren er brukt til utvidelse av dekkeleggingsprogrammet, samt til noe forsterking av de dårligste fylkesveger.

De oppsatte driftsplaner for barmarks-sesongen er ved utgangen av november nesten gjennomført, men det usedvanlige fuktige været i september og første del av oktober skapte store problemer for legging av Ottadekke, og har også ført til betydelige skader hvorav noe må utbedres i 1986.

På nåværende tidspunkt ligger det an til at den totale bevilgning vil være omsatt i sin helhet ved årets utgang, men det er en usikkerhet for riksveganlegget på grunn av været i høst.

Av betydelig ting i 1985 kan nevnes:

1. En ny parsell på 5,3 km ovenfor Kiltobn på innfartsvegen Rv. 83 til Harstad er tatt i bruk.

2. En ny parsell på 4,2 km ved Laksvatnbukt på E-78 er tatt i bruk.

3. Ca. halvparten av ny innfartsveg i Rv. 86 til Finnsnes er tatt i bruk.

4. Flere parseller i det sekundære riksvegnett er forsterket og dekkelagt.

5. Ny boligdel for brøytstasjon på Kvængsfjellet.

På fylkesvegene skjer det av bevilgningmessige årsaker mindre, men her kan nevnes:

1. Fylkesvegen Eidkjosen — Henrikvik i Tromsø og deler av Kasfjord — Borkenes i Kvæfjord er delvis ombygget/forsterket, den første dekkelagt, den siste ikke p.g.a. dårlig vær.

2. Fergeleiene på Kvaløya og Vengsøy er kommet så langt at trafikkåpning kan skje i 1986.

3. Ca. 9,6 % netto av fylkesvegene blir nedklassifisert pr. 1/1-86, kanskje noe mer i løpet av 1986.

For anleggs- og vedlikeholdsmidler er det i 1984 lagt nye dekker:

Riksveger 121 km

Fylkesveger 25 km

Pr. 31/12-85 er dekketilstanden:

Riksveger: 1544 km fast dekke = 92,4 %
(bare 126 km grusveg)

Fylkesveger: 816 km fast dekke = 38,9 %
(bare 1281 km grusveg)

For vedlikeholdsmidler er det fornyet følgende antall kilometer fast dekke:

Riksveger: 194 km

Fylkesveger: 51 km

38,2 % av riksvegene i Troms er utenom telebøsningstiden tillatt for 10 tonn akseltrykk. Bare 0,7 % av fylkesvegene er tillatt for det samme.

Generelt kan sies om vegene i Troms:
1. Vi har holdt det tempo som var forutsatt i NVP for 1982/85, og det må kunne hevdes at vi har et bedre riksvegnett enn vi hadde for få år siden.

2. For fylkesvegene har det vært bevilgningssnedgang. Svært lite har vært bevilget til eksisterende fylkesveger, som tildels er i dårligere stand enn tidligere.

Den tekniske vegplanlegging har til nå gått tilfredsstillende, men en betydelig personellavgang den senere tid kan skape vansker.

Pr. 15/11-85 er det godkjent 18 detalplaner for 55,4 km, og detalplaner for 262,5 km er under arbeid.

Vegdirektoratets hovedplanvedtak for E-6, Heia — Tømmerelva — Bergneset bla anket inn for Samferdselsdepartementet av Balsfjord kommune. Kommunens anke ble ikke imøtekommet av departementet.

Tre andre viktige hovedplaner er godkjent av Vegdirektoratet. Disse planene

er E-78 Sandvikeidet — Nordberg i Tromsø, Rv. 19 Nordland grense/Djuphavna i Skånland og Rv. 863 Kvalsundforbindelsen i Tromsø som er godkjent med tunneløsning.

For tiden arbeides det med 26 hovedplaner som samlet har en lengde på 153,3 km.

Det arbeides med detalplaner for 19 km gang-/sykkelveg, og byggeplaner for 20 bruer.

Nedsatt tillatt hastighet til 60 km er skjedd for 3,2 km.

Pr. 20/11 er det mottatt 800 søknader om avkjørsel/dispensasjoner fra byggeplanjeavstand. Pr. 20/11 er 30 søknader (ca. 4 %) ikke ferdigbehandlet. Antall søknader har gått ned sammenlignet med 1984. Det tar nå 2—3 uker å behandle en førstegangssøknad, mens en klagesak tar ca. 1—2 mnd. Denne behandlingstiden mener vi er tilfredsstillende.

Vi går nå inn i en ny vegplanperiode (NVP). NVP tærer denne gang til en betydelig konsentrasjon og til en interessant utfordring for oss.

På riksvegssiden vil NVP føre til:

- stor omlegging av E-6 i Balsfjord
- stor omlegging av Rv 19 i Skånland
- fastlandsforbindelse til Skånland
- fullføring av innfartsveger til Harstad og Finnsnes
- Omlegging og derved trafikkisikring av Sandvikeidet — Nordberg i E-78

— en fortsatt reduksjon av grusveger i det sekundære riksvegnett, kanskje mindre enn 3 % eller ca. 45 km grusveger som riksveg i 1989.

— fullføring av Kvalsundforbindelsen

— oppstart av Mårsundforbindelsen

Vårt største problem i 1985 og 1984 har vært at så mange sivilingeniører og noen ingeniører slutter p.g.a. dårlige lønnsforhold i staten, og at vi får svært få og dårlige kvalifiserte søkere. Noe av dette er rettet opp gjennom bruk av lønnsfullmakten, men stort sett må sies at staten taper i denne konkurransen overfor privatansatte.

Dette har for mange skapt et visst missmot i etaten. Vi får håpe på og arbeide for bedring her, for her er fortsatt mange fine utfordringer i Statens vegvesen.

Uten de mange og store sensasjoner i 1985 kan dog sies at det er summen av de mange og mindre oppgaver innen planlegging, drift, administrasjon og biltilsyn som har gitt et tålig bra resultat også i år.

Jeg takker alle for god innsats i 1985 og la oss ta imot de utfordringer som ligger foran oss. Reduksjonen i bevilgninger kan langt på veg holdes i sjakk ved øket innsats for oss alle.

Jeg takker alle — også våre pensjonis-

ter — en god jul og et godt nytt år!

En spesiell hilsen til brøytesjåførene på vegvesenets biler og kontraktørene som må stå i beredskap eller utføre brøyting i jule- og nyttårshelgen.

Julius Solberg

Anleggsprogrammet 1986

av Ingolf Moan

Stortingsproposisjon nr. 1 for budsjetttermin 1986 om Samferdselsdepartementet gir oss følgende ramme for 1986: Ordinært over post 30, 123 mill kr. og over post 31 (jernbanepenger) 36 mill kr, tilsammen kr. 159 mill kr. Dette vil si en økning av rammen sammenlignet med 1985 på 14,5 mill kr. Dette er en økning på 9,1 % som er betydelig over prisstigningen på 3 % som staten kalkulerer med.

Midlene fordeles som følger:

E-6: 26,5 mill kr.

Lille Krokbecken — Krogsegg bru fullføres med slitelag av asfalt. Sollil — Heia fullføres. Bare asfaltering av punktutbedringene ved Takelv Camping, Kallbekken og Veivang gjenstår til 1987.

Storomlegginga Heia — Tømmerelva starter opp i 1986. Anlegget er kostnadsberegnet til ca. 53 mill kr. Lengst i nord skal vi bygge om Badderden og Burfjorddal bruer.

E-78: 22 mill kr.

Omleggingen Lakselvbukt — Kantornes gjøres helt ferdig med slitelag. Arbeidet med Kantornes — Storneselva er godt igang og parsellen regner vi med skal være ferdig ombygd til ferien 1986. Bare slitelag gjenstår til 1987.

Videre starter vi opp med parsellen Sandvikeidet — Nordberg. Hele parsellen er kostnadsberegnet til 47,09 mill kr. Driftsformen blir en blanding av egenregistrert og entrepriser.

Rv. 19: 9,0 mill kr.

Arbeidet med ny Rv. 19 fra Nordland grenser til Tjeldsund bru tar til i 1986. Hele anlegget er kostnadsberegnet til ca. 70 mill kr.

Parsellen Nordland grense — Djuphavn ventes fullfinansiert i 1988 og Djuphavn — Tjeldsund bru i 1989.

Rv. 83: 21,5 mill kr.

6,3 mill kr. av bevilgningen er brukt i



Disse tre arbeider på innfartsvegen til Finnsnes. Rv. 86 har de største bevilgninger i fylket. Fra venstre: Stein E. Pedersen, Edmund Nilsen og Oddbjørn Brattli.

1985 slik at vi totalt får 15,2 mill kr. å arbeide for i 1986. Arbeidet vil i alt vesentlig foregå på parsellene Blomjoten — Kila-

myra (asfaltering) og Kilamyra — Breivika. Kilamyra — Breivika regner vi med å sette under trafikk høsten -86.



Nyttilsatt anleggssjef Ingolf Moan (vikar) i dyp konsentrasjon.

Rv. 84: 4,0 mill kr.

Opprustning av parsellen Tennevoll — Elvelund bru fortsetter i 1986.

Rv. 86: 40 mill kr.

Det er på denne ruta vi har de største bevilgningene. Arbeidet med ny innfartsveg fortsetter. Hele strekningen ventes satt under trafikk høsten -87. Utbedring av parsellen Islandsbotn — Svanelv plass fortsetter og det vesentlige av arbeidet vil være fullført i 1986. Arbeidet på veganlegget som skal skaffe Skaland fergefri forbindelse til fastlandet startet opp sommeren -85 i Bergsbotn. Herfra er man igang med en pilotveg opp til tunnelpåhugget. Drivingen av tunnelen skal ut på entrepriser i vinter og drivingen regner vi med kommer igang i juni 1986. Anlegget drives også fra innersiden. Dette arbeidet skal gå i egen regi.

Rv. 851: 6,5 mill kr.

Arbeidet på denne vegruta begrenser seg til ombygging av Strokke bru. Arbeidet som allerede er startet opp ventes fullført i 1986.

Rv. 854: 3,0 mill kr.

Pengene skal brukes til omlegging ved Rognmo grustak. Dersom grunnvervet lar seg ordne vil vi være igang rundt årsskiftet. Arbeidet ventes ferdig høsten 1986.

Rv. 858: 8,0 mill kr.

Arbeidet på parsellen Nordfjordbotn - Oidervik har gått raskere enn planlagt, bare mindre arbeider gjenstår. Neste parsell som får ansiktsløfting er Skjæret — Nordfjordbotn. Arbeidet starter i vinter med ombygging av bruer.

Miljøtiltak: 8,5 mill kr.

Følgende prosjekter vil få midler over denne posten i 1986:

Gang/sykkelveg	Sponga — Moegga
— » —	Olderdalen nord
— » —	Hamna — Valen
— » —	Hamna — Ørneheimen
— » —	Bergseng — Åsegarden
— » —	Silsand
— » —	Moen — Olsborg
— » —	Kvaløysletta — Åsland

Veg over Valen (Finnsnes) Nordreisa gangbru

Fylkesveganlegg

I skrivende stund er det en del usikkerheter knyttet til fylkesvegubudsjettet. Vi vil derfor komme tilbake med en orientering i neste nummer.

Pou-prosjekter 1986

av Tor Fr. Holan

Effektiviserings- og utviklingstiltakene for 1985 har vært sluttbehandlet av Styringsgruppa for POU i høst. Det er videre foretatt en registrering av POU-tiltak for 1986, og Styringsgruppa har med bakgrunn i registreringen utarbeidet POU-programmet. Følgende 4 nye prosjekter er valgt for 1986:

Prosjekt 1:

Innføring av EDB ved vegstrasjoner og anleggskontor. Arbeidsgruppens hovedoppgaver blir å vurdere aktuelle arbeidsoppgaver for EDB og bl.a. på bakgrunn av dette komme med forslag til valg av EDB-utstyr. Videre skal behovet for kommunikasjon/samordning med andre EDB-systemer i etaten vurderes og det skal gis en plan for gjennomføring/innføring.

Prosjekt 2:

Gjennomgang av oppgaver/rutiner og arbeidsfordeling som i dag benyttes ved regnskapsseksjonen. Det skal foretas en gjennomgang av seksjonens arbeidsoppgaver/rutiner med tanke på en forkling/forbedring. Evt. hindringer for ef-

fektiv utnyttelse av PBR-systemet skal kartlegges, og seksjonens framtidige bemanningssituasjon skal vurderes.

Prosjekt 3:

Organisering av biltilsynets brukskontroll og organisering av samarbeidet/arbeidsfordeling mellom biltilsynsstasjonene, brukskontrollen og vedlikeholdsavdelingen.

Det skal bl.a. ses nærmere på kontakt- og rutiner i dispesasjons-saker for spesielle transporter samt at kostnadsdekning/fordeling for brukskontrollvirksomheten i fylket skal vurderes.

Prosjekt 4:

Gjennomgang/vurdering av kontorsituasjonen for planavdelingen ved vegkontoret.

Vurderingen skal gjøres med tanke på hvordan planavdelingen kan få en bedre og mere hensiktsmessig kontorsituasjon særlig sett i sammenheng med EDB-innføringen. På litt sikt kan det bli aktuelt å foreta en planmessig gjennomgang av kontorsituasjonen for hele vegkontoret.

Uværet i høst har tæret både på kreftene og pengepungen

Værgudene var ikke nådige i siste halvdel av oktober måned. De slo til med nedbørmengder, sterk vind og høy sjø. Uværet gikk hardt ut over vegnettet. Vegene er nå gjort betryggende farbare. Hele skadeomfanget har vi ikke full oversikt over før vinteren er omme.

Men vi må nok regne med millionbeløp. Likevel — vi søker ikke om ekstrabevilgning — i allefall ikke i første omgang. Vi bruker av reservefondet. Det blir avsett et beløp hver høst med tanke nettopp på slike ting som dette.

Det er vedlikeholdssjef Oddmar Eilertsen som sier dette.

— Vi regner faktisk med at slike ødeleggelser kan skje. Derfor avsetter vi ca. 5-6 % av bevilgningene hver høst til et reservefond. Når vinteren er gått frigir vi 80 % av beløpet til sommerarbeid.

Skadeomfanget

Store nedbørmengder i kombinasjon med snøsmelting i fjellene førte til at anløpene gjennom vegnettet ikke maktet å ta unna vannet. Sterk vind i kombinasjon med høyvann førte til utgravinger i veger som ligger langs sjøen på utsatte strekninger.

De største skadene har distriktslederne på vedlikeholdssiden gitt oss fra sine områder.

Dagfinn Brønndlund-Nilsen rapporterer fra nordfylket:

— Flere mindre stein- og jordras på E6 ved Nordnes. Sjøen vasket ut vegfylling. En uke var vegen stengt om natten og ferje måtte settes inn mellom Olderdalen og Nordnes.

— På fylkesvegen Tennes-Sandøra i Balsfjord tok flommen en 3-lags stikkrenne som ledet en elv under vegen. Her måtte vi straks bytte med et større stålrør, samt lage nye fyllinger.

— På Kvænangsfjellet var det omfattende vannskader med fare for at vegen skulle skylle vekk.

— Ved Oksfjordvannet gikk Eidelv over sine bredder. Ras tettet elveløpet. Stein, trær og jordmasser dekket brua og 200 m av vegbanen. Det ble flomskader i området, men både brua og vegen var inntakt etter ryddingen.



Brudd på fylkesveg nord for Skittenev i Tromsø kommune.

Foto: Rayner Johansen.

— I Jøkelfjord måtte vegen sperres på grunn av stein- og jordras.

— Ved Havnes på Uløya ble det vegbrudd. Sjøen vasket vegskjæring og delvis vegbanen på nærmere 200 meter.

Martin Eriksen melder fra sitt distrikt:

— I sørfylket var det rv. 825 Tjeldsund bru-Storfossen det gikk verst ut over. Her vasket sjøen ut store mengder stein fra vegskråningen mellom Tjeldsund bru og Tennevik.

— På parsellene Grov-Hilleshamn og Hilleshamn-Tjuvskjær gikk det flere mindre jordras som tettet til grøfter og stikkrenner.

— På fylkesvegen i Godfjord ble ei bru delvis undergravd. Ellers var det en rekke mindre utgravinger langs kanter og skråninger.

— I Barduområdet slapp vi noe heldigere fra det. En del mindre jordras og utgravinger voldte ikke de store problemene.

— Verst gikk det kanskje ut over vegnettet på øyene i område 7. Her hadde vi vegsperringer både på rv. 862 ved Mjelde og på rv. 863 på Ringvassøya på grunn av flom.

— På fylkesvegene var det sperring på grunn av jordras på Kattfjordeidet og på grunn av flom i Ersfjordbotn.

Og distriktsleder Ole-Fr. Wikstrand rapporterer fra sitt distrikt:

Foruten vegbruddet i Lavangsdalen var det flere vegsperringer over kortere tid.

— På fv. 211 mellom Skøvel og Lavik vasket sjøen ut vegfyllinger og vegkanten ble skaddet.

— Ved Hunstad bru 5 km fra Brøstadbotn var vegen stengt for reparasjon. Her ble omkjøringsvegen ubruktbar en tid på grunn av stor vannføring.

— Ved Bjørelv bru ble forstøtningsmur ødelagt.

— Jordras førte til stengte veger på rv. 84 ved Skøvannet. Skøvannet gikk over sine bredder og grov ut vegen langs vannet.

— På fylkesvegen mot Oldervik ble flommen i Jøvikelva så store at vegen måtte sperres.

— Det samme skjedde mellom Jøvik-Fornes på fv. 293 i Ullsfjord.

— Kaperdalsvegen måtte stenges i perioder på grunn av utgravinger.

— På Fjordgårdvegen gikk det steinras. Her ble også vegen stengt mens sprengning pågikk. Store steiner som hadde mistet "fotfeste" truet med å rause ned.

For at ikke skadene skulle utarte seg har vi tatt de utbedringer vi kunne gjøre før vinteren satte inn.

Maskinkjøp 1986

Den store nyhet hva angår maskinanskaffelser, er selvsagt det nye asfaltverket, som er omtalt på annet sted i bladet.

Ut på nyåret får vi dessuten en ny gravemaskin, en Åkerman H10B, istedet for to Brøyt X2ITL, som utrangeres. Vi får også tre nye veghøvlere. To Cat. 140G, og en Mattsson (tidligere Nordverk).

Det er i skrivende stund ikke avgjort hvor de nye høvlene blir plassert, men det normale er jo at de eldste utrangeres først.

En av de utrangerte høvlene skal utstyres med et nytt krattryddingsutstyr. Vi håper at vi får det levert før "klippesongen" neste år.

Vi venter oss mye av dette. Kapasiteten kan muligens bli 4-5 ganger større enn på det utstyret vi har idag.



Overing. Gunnar Berntsen velger utstyr?

Ros og ris fra en skoleelev

Monica Pettersen går i 8. klasse på Kroken Ungdomsskole. Hun har vært utplassert på Vegkontoret i 2 uker. Hun sier:

Stort sett har jeg oppfattet vegvesenet som en sløv gjeng.

Jeg og min familie er ofte i Malangen. Vi kjører rundt Vollan. Veiene fra Storsteinnes og til Sand er stygge.

Det gikk ikke ann å kjøre der for et par år siden, det var dårlige veier og bratte svinger. Så skulle endelig vegvesenet gjøre noe med det.

Vegvesenet begynte å sprengte, litt her og litt der. De arbeidet en uke her (en uke fri) en uke der osv. Vegvesenet



Monica Pettersen.

skrapte veien så den ble litt bedre. Slik fortsatte arbeidet hele tiden. Eller ca. et år var veien ferdig, med ottadeppe.

Etter det uværet som var i høst, er veiene enda værre. Det er ikke mulig å kjøre der, veiene er hompete og hullete.

Man kan spørre-

Er det bare veiene i byene og riksveiene som skal være skikkelig (uten slurv)?

Min oppfatning var/er at vegvesenet bare gjør skikkelig arbeid i byene og på riksvegene.

Ser du ikke noe positivt i vegvesenet?

Ja, det er klart!

Vi fikk jo gangstien fra Kroken til Tomasjorda. Og flaskehalsene i Langnesbakken er jo alltid. (hvis bilistene ikke tar snarveien over fortauet da-)

I de 2 ukene jeg har jobbet her, har jeg gjort litt av hvert. Det har vært morsomt og lærerikt. Jeg vil takke for meg å si at jeg godt kunne tenke meg å jobbe ved vegkontoret, men flere skoler må til.

Her er det karakterene som teller!

Vegavleveringer 1985

Også i år har vi avlevert en god del anleggsparseller. Vel 50 km riksveg sto ferdig. Nordre Vannvåg bru i Karlsøy kommune var det eneste anlegg denne gang på fylkesvegside.

De vegene som nå formelt ble avlevert til vedlikeholdstjenesten representerer både rassikring og utbedring og forsterkning av eksisterende vegnett. Det er foretatt omlegginger og utbedringer av kryss. Dette vil bedre de trafikale forhold og forhåpentligvis gi trafikksikkerhetsmessig gevinst.

I sørfylket er 5,3 km av innfartsvegen til Harstad omlagt og går nå helt utenom tettbebyggelsen. Strekingen Blomjoten — Kilamyra er helt avkjørselsfri. Omleggingen har kostet ca. 40 mill kroner. Her inngår Mølnåsen tunnel på 403 m, samt 1 overgang og 8 underganger.

Ellers på innfartsvegen er strekingen Harstadbotn — Harstad sentrum gjennomført. Her har blant annet grunnervær vært årsak til forsinkelser og fordyrelser. Vegparsellen på 1,5 km har kostet ca. 31,5 mill kr.

Rv. 850 fra Harstad til Refsnes ferjeleie i Kvæfjord er nå opprustet. Etappen Straumen — Refsnes på vel 16 km ble avlevert i år.

I fjor var vegutløsning mellom Tjuvskjær og Hilleshamn et faktum. Kystriksvegen sto klar. Nå er rv. 825 Jupvika — Stræte utbedret og har omtrent samme standard som Kystriksvegen forøvrig.

I Målselv kommune er siste etappe på E6 Lille Krokbecken — Olsborg avsluttet i og med at strekingen Krogseng bru — Lille Krokbecken sto ferdig.

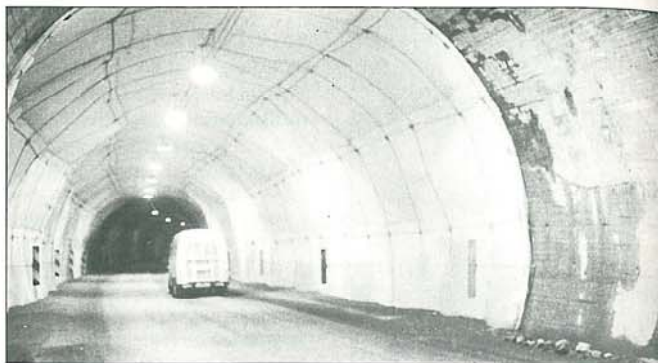
En lenge ettertraktet utbedring i Malangen er begynt. Første etappe på 8,64 km i rv. 855 Nordfjordbotn — Oldervik er ferdig.

De trafikale forhold i Nordkjosbotn er nå adskillig forbedret ved at E6/E78 er lagt utenom tettstedet.

I Loddbukta er også en mindre omlegging foretatt.

Viktig er også rassikringen i Tamokdalen.

Også nordfylket har fått vegforbedring. Veggen i Rotsund er omlagt med 1,75 km. Her inngås ny Rotsund bru og



Øverst ser vi Mølnåsen tunnel (403 m) på innfartsvegen til Harstad.

Foto: Lisa Sundstrøm.



På bildet i midten og nederst ser vi at den gamle Røyelelv bru rives. En hydraulisk slaghammer benyttes til å fjerne det gamle bru-dekket. Slaghammer er påmontert en gravemaskin. På denne måten slipper vi å sprengre. De gamle brubjelkene er intakt og kan f.eks. brukes til omkjøringsruer.

Foto: O. Ellertsen

alle bruer i rv. 6 i Troms er dermed klarert for 10 t akseltrykk.

Vegavleveringene omfatter også to nye bruer. To flaskehalsar i vegnettet er fjernet. Den ene er på rv. 865 i Nordreisadalen og den andre på fv. 305 i Karlsøykommune.

Her er den komplette avleveringsliste:

Vegparsell	Kommune	Riksv. km	Fylkesv. km
Rv. 865	Røyelelv bru	Nordreisa	0,5
Rv. E6	Omlagging i Rotsund	Nordreisa	1,75
Rv. 87	Rassikring i Tamokdalen	Balsfjord	4,06
Rv. E6/E78	Omlagging i Nordkjosbotn	Balsfjord	2,32
Rv. E6	Omlagging Loddbukta	Balsfjord	0,35
Rv. 858	Nordfjordbotn — Oldervik	Balsfjord	8,64
Rv. E6	Krogseng bru — Lille Krokbecken	Målselv	5,66
Rv. 825	Jupvika — Stræte	Skånland	4,03
Rv. 83	Blomjoten — Kilamyra	Harstad	5,30
Rv. 83	Harstadbotn — Harstad sentrum		1,50
Rv. 850	Straumen — Refsnes	Kvæfjord	16,14
Fv. 305	Nordre Vannvåg bru	Karlsøy	0,22

I Frankrike

Inkludert i kjøp av nytt asfaltverk var en reise for to til asfaltverkets fødeby Lyon i Frankrike. Tilbudet gikk til elektriker Thomas Ellburg og instruksjoner Reidulf Sørli. (Sørli skal arbeide på verket når det kommer i drift).

Turen var egentlig på 2-3 dager. Men de to fikk utvidet reisen til også å omfatte nærmeste week-end. Skulle bare mangle. Frankrike måtte ha mer å tilby enn asfaltverk og instruksjoner.

Ellburg forteller:

— Vi fikk kort varsel om turen og mitt svenske pass var utgått. Utreisetillatelse kunne heldigvis ordnes av Ambassaden i Oslo. Vi startet onsdag 25. september og turen gikk om Oslo, København og Paris. I Oslo ble en representant fra salgsmatet Normann Olsen med. Han snakket engelsk og hadde med en koffert med reisevaluta.

I Paris ble vi møtt av en representant fra fabrikken Ermont. Det ble sent på kveld før vi ankom Lyon. Den kvelden fikk vi en forsmak på hva det franske kjøkken har å tilby.

Torsdag startet vi med en rundtur på fabrikken. Asfaltverket vårt var så godt som klargjort til forsendelse. Vi fikk forklaring på enkelte detaljer med maskinen. Monteringen av verket skal gjøres av franskmennene selv til våren. De vil trenge minst 14 dager til dette.

Reiselederen tok oss med til byen Avignon (ca. 20 mil fra Lyon og 10 mil fra den franske riviera). Her hadde de satt opp et verk maken til det vi skulle ha.

Turen gikk gjennom naturskjønne omgivelser med frukt- og tobakksplantasjer. Vi var sulten etter en heller sparsom frokost- og gjett om lunsjen smakte. Froste-

Reidulf Sørli
(til venstre) og
Thomas Ellburg.



lår, østers og posteier av alle slag — og distriktets vin. Det kan ikke glemmes. Tilbake i Lyon var det middag igjen.

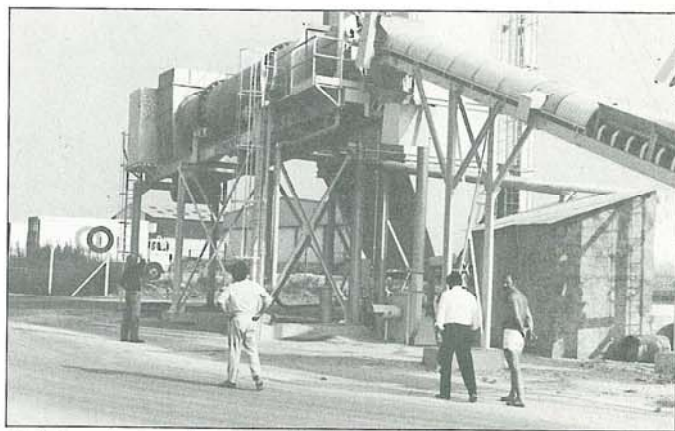
Tilbake i Lyon var det middag igjen. Fredag — etter et nytt besøk på fabrikkens dro vi til Paris — vi ville helst tatt hurtigtoget, men det ble fly stedet.

Fredag og lørdag ble benyttet til sightseeing — Eifeltårnet, Triumpfbuen og den berømte Rue de Pigalle. Det vi hadde hørt om skulle sees. På Rue de Pigalle promenererte foreldre og barn uforstyrret av de dristigste sex-utstillinger som kunne få en stakkars nordmann til å rødme.

Og sist, men ikke minst — nattklubben Lido. Alt ble spandert av Normann Olsen. Vi klarte nok ikke å tømme penge-

kofferten, selv om en sigar kostet 50 kroner og en kaffekopp 100 kroner.

Alt var dyrt på de mest berømte turistplasser. Ellers tror jeg nok at det gikk an å være turist i Frankrike for en med vanlig vegarbeiderlønn.



Fra Avignon. Nesten maken til vårt asfaltverk.

Fra Harstad-området



Gang-isykkelveg Bergseng-Åsegarden (rv. 850). Ved midten av november sto 2,3 km lang gang-isykkelveg ferdig planert av den tilsammen 3 km lange strekninga.

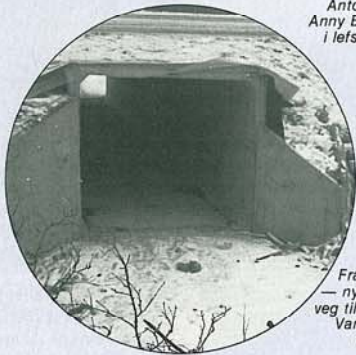
Kokkene Astrid Antonsen og Anny Bjørklund i lefsebaking.



Anny koker kveithoder. — Bon appetite!!



Kilamyra undergang ved rv. 83. Undergangen bygges for å sikre en tryggere skoleveg for barn i området. I disse dager bygges tilknytningsvegen fra boligfeltene på oversiden.



Fra Breivika — ny innfartsveg til Harstad. Vannledning blir sikret — Inge Andreassen og Alf Antonsen i arbeid.



Fra byskillet i Harstad (Borggate-Storgata). Knut Grimstad i samtale med Irvin Dahl og Erling Hind.



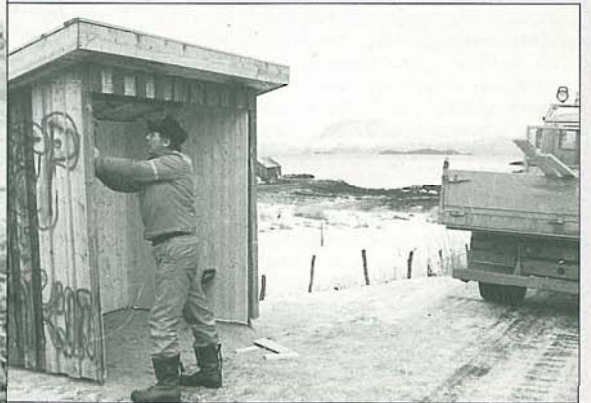
Kaffekos etter en lang arbeidsdag. Irvin Dahl, Einar Kristiansen, Stein Ivar Steinsund og Erling Hind.

Erik Eriksen arbeider på verkstedet, Harstad vegstasjon



En pust i bakken — Arild Asheim, fra anlegget i Breivika.

Irvin Dahl og Erling Hind i arbeid med forskalingsmur ved fortau i Byskillet.



Et leskur ved et busstopp er ramponert og Ivar Langstrand måtte rykke ut for å reparere.

Ny biltilsynssjef

Trond Larsen, (opprinnelig fra Vesterålen)
Alder: 33 år
Utdannelse: Samfunnsvitenskapelig embetseksamen (cand.mag.)
Tidligere praksis: Utredningskonsulent for Nordland Fylkeskommune som en del av studiet i 1 år. Klubbarbeider på deltid i ungdomsklubb i Tromsø kommune i 3 år, personalkonsulent i Statens vegvesen fra 1981 til 1984, kontorsjef (for personal og administrasjon) ved Arbeidsformidlinga i Tromsø, fra høsten 1984 og til nå.

Trond Larsen er tilbake i vegetaten. Etter et år som kontorsjef ved Arbeidsformidlinga har han på nytt valgt Statens vegvesen som arbeidsplass.

Trond var tilsatt som personalkonsulent i vegvesenet fra 1981 til 1984. Når han nå atter er iblant oss er det som nytiltrådt biltilsynssjef. Han begynte i stillinga 1. november og er derfor en svært fersk sjef, som så vidt har fått smakt på de nye arbeidsoppgavene. Likevel dristet vi oss til å spørre Trond om hvordan han ser på jobben, og hva han forventer seg av framtida?

— For min egen del håper jeg å lære meg Biltilsynet lære interne forhold, biltilsynets virksomhet og lære mer om trafikkikkerhetsproblemer.

Jeg håper at samarbeidet med stasjonssjefene og de andre ansatte i biltilsynet skal gå bra. Jeg ønsker å bli en bra leder og ivareta biltilsynets interesser i vegadministrasjonen. Biltilsynet må føle seg som en del av vegvesenet, men samtidig bevare sine særtrekk.

Da jeg jobbet som personalkonsulent i vegvesenet med personal og organisasjonsutvikling (POU) fikk jeg et godt innblikk i hvordan biltilsynet er organisert og kjennskap til måten biltilsynet jobber på. På den måten kjenner jeg også mange av de ansatte i biltilsynet.

Når det gjelder framtida har jeg lyst til å utvikle et bedre planleggingsystem for drifta av biltilsynet.

Vi må ha en målsetting å arbeide mot. Ved å utarbeide et årsprogram for avdelingen kan vi lage et driftsprogram å gå etter, sier Trond.

Så vidt vi vet er Trond Larsen den eneste biltilsynssjef med en faglig bakgrunn som samfunnsviter. Hvordan tror du dette vil virke inn på utøvingen av jobben?

Vegstikka

av Lisa Sundstrøm



Trond Larsen ny biltilsynssjef.

Det er mulig jeg er den eneste med min fagbakgrunn. Jeg vet forøvrig at det finnes andre med ikke-teknisk utdanning som fungerer i stilling som biltilsynssjef her i landet.

Enhver lederjobb er i første rekke en administrativ jobb og jeg bør lære meg forvaltningssystemet i biltilsynet framfor det tekniske.

For å fungere i jobben må jeg lære rutiner, forskrifter og lover, og jeg tror alt

dette skal gå bra. Forøvrig mener jeg at man som leder bør ha muligheten til å delta mer i personalplanlegging og personalforvaltning, sier Trond Larsen til slutt.

Og vi føyer til at vi ønsker Trond lykke til i ny jobb.



—Nå er det en uke siden De begynte her i firmaet, Olsen — og De ligger allerede 14 dager etter med arbeidet!

Nytt asfaltverk

Vegstikka

av Kjetil Løding

I 1984 begynte vi for alvor å syse med tanken om å anskaffe nytt asfaltverk. Våre oljegrusverk var nedslitte etter lang og tro tjeneste. Dessuten ønsket vi muligheten av å produsere andre typer bituminøse masser enn oljegrus og asfalt-løsningsgrus. Dette er fullt mulig med det nye verket.

En rekke leverandører ble vurdert. Til slutt sto valget mellom et engelsk- og et franskbygd verk.

Vi dro på besøk til vegvesenet i Nordland for å studere deres engelske verk. Og vi dro på besøk til Kasjorden for å se Nor Veis franske verk. Erfaringene som var gjort var gode for begge verk. Etter dette bestemte vi oss for å kjøpe det franske som var billigst, og som dessuten ble vurdert som lettest flyttbart av de to.

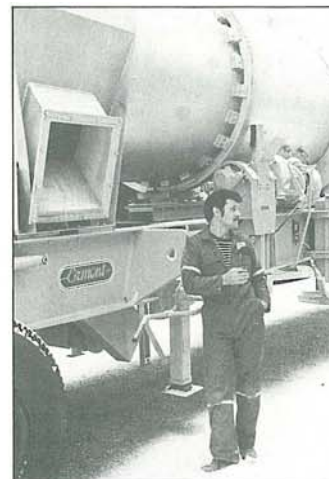
Det nye verket datastyres

I motsetning til våre gamle verk som mer eller mindre kjøres manuelt vil det nye datastyres. Verket består av tre innmatingslommer, blandetrommel, ferdigvaresilo, renseanlegg for avgass, førerkabin samt algertanker for olje.

Verket er videre bygd for 100 % resirkulering. Dette betyr at vi kan benytte oppfreste bituminøse masser fra veg og kjøre dem gjennom verket på nytt, for så å legge dem ut på vegen igjen. På denne måten kan vi spare ressurser, eventuelt produsere i områder hvor tilgangen på grusmasser ellers er begrenset.

I oljegrusverket fra 1975 foregikk produksjonen slik at oljegrusmaterialene først ble tørket i en trommel. Deretter ble massene ført via transportband inn i en blandeenhet hvor oljen ble tilsatt. I et trommelblanderverk foregår tørkingen av steinmaterialene og iblandingen av olje i en og samme trommel. På denne måten unngås det varmetapet som den gamle blandemetoden ga. Dessuten oppnås en bedre fordeling av olje på stein i et trommelblanderverk.

Tørkingen av steinmaterialene gir en



Ellburg foran endel av asfaltverket som foreløpig er lagret i Nordkjosbotn.

har, etter det vi vet, ikke vært så gode som i Nordland.

Siden denne type filter er av relativt nyere dato vil det erfaringsmateriale som er høstet i år gi produsenten mulighet til å foreta forbedringer. Vi får således, forhåpentligvis, en forbedret utgave enn dagens.

Tirsdag 10. oktober i år ankom de første delene av verket. Innmatingslommer, blandetrommel og førerkabin ble losset over kai på Bergneset. Utstyret ble kjørt til vegsentralen på Nordkjosbotn hvor det skal stå over vinteren. Resten av utstyret vil ankomme i løpet av våren 1986.

Først til Lullemoen

Første oppstillingssted vil være Lullemoen i Skibotndalen. Pr. i dag har vi et knuseverk stående på ovennevnte sted for produksjon av tilslagsmaterialer.

Trommelblanderverket skal produsere myk-asfalt (MA), totalt ca. 40.000 TN. En MA-masse er en verksblandet asfaltmasse hvor bindemiddelet er av myk bitumen type. Dette er et bituminøst bindemiddel med viskositetsegenskaper som ligger mellom det som karakteriserer B 370 og VO 300. I motsetning til bitumenløsning (BL 1500 R el M) og vegolje (VO) er innholdet av flyktige løsningsmidler lavt, og dette medfører at viskositetsegenskapene forandres relativt lite ved herding. Forutsetningseffekten er dermed også tilsvarende mindre.

Oljegrus og asfaltløsningsgrus gjennomgår en herdeprosess etter at dekket er lagt ut på vegen. I denne herdeperioden er dekkene sårbare. Fersk oljegrus har svake kanter, dekket for lett skader p.g.a. dyretrakk og andre punktlastere. Overflaten kan også svette.

Det herdeforløp et oljegrusdekke får er avhengig av klima og dekkesammensetning. Dette betyr at man ikke direkte produserer en ønsket dekketillett.

Det som gjøres er at man produserer et utgangsmateriale som naturen, i varierende grad, forandrer til ulike sluttprodukter. Løsningsmiddelendelen som for-

avgass som må renses. Pr. i dag finnes det tre utstyrsenheter for å gjøre denne jobben. På verket fra 1975 ble det brukt posefilter. Etter den tid har våtvaskene kommet, og nå nylig sandfiltrene.

I våtvaskeren foregår renseprosessen ved bruk av vann. Rent utstyrsmessig gir bruk av våtvasker det enkleste arrangementet med tanke på mobilitet. Ulempene er at det kreves tilførsel på rent vann, i mer eller mindre ubegrenset mengder. En annen ulempe er at det må anlegges sedimenteringsbasseng.

Sandfilter

Til vårt nye verk har vi valgt sandfilter. Ved bruk av dette filter blir avgassen renset ved passering gjennom de samme grusmaterialene, som skal bli til det ferdige dekket. Når grusmaterialene kommer ut av sandfilteret er de oppvarmet og temperaturen vil ligge på ca. +60 — 80° C før materialene går inn i blandetrommelen.

På denne måten regner vi med å spare fyringsutgiftene, kanskje få en kapasitetøkning på verket. Nordland vegvesen har et tilsvarende filter og har gode erfaringer med det. De regner med å spare ca. 3,- kr/TN på ferdiproduert masse.

Sandfiltrene er av norsk oppfinnelse, produsert av Aneco. Asfaltfirmaet Nor-Vei har et filter av større dimensjon plassert i Ullsfjorden. Erfaringene med det

svinner ut i luften under produksjon og oppberdning representerer ca. 21 lette uforbrante fyringsprodukter på TN olje-grus.

Ressurssparende

Dette er ved siden av å representere et energiforbruk, en ren forurensning. Med dette årsforbruk vi har av BL og VO i Norge representerer denne forurensningen ca. 5 mill l fyringsolje hvert år.

Ut i fra ovennevnte er en MA-masse ressurs-sparende. De erfaringene som er gjort med denne type dekke er gode:

— Ma er en homogen masse, som ved utlegging og komprimering ikke forandres selv om værforholdene ikke er de beste.

— sammenlignet med olje-grus er det lite, om ingen risiko for blødning som følge av høyt vanninnhold og trafikksens evne til å pumpe opp bindemiddelet.

— Ma-massen er smidig, lett å legge og valse, og den tåler trafikkbelastning umiddelbart etter valsingen.

— Ma-massen smitter ikke etter utlegging.

— Ma-massen har ingen generende avdampning under utlegging.

Så nå gjenstår det for oss å se om vi får like gode resultater som andre. Sesongen -86 vil by på utfordringer ved at det innføres ny teknologi.

Kjøpet representerer en kostnad på ca. 5,5 mill kr.

Hva som skal skje med de to gamle olje-grusverkene er pr i dag ikke bestemt. Ombygging til sementstabiliseringsverk har vært nevnt, også utrangering. Vel, vi får se.

Verket er datastyrt



Det tynnes i rekkene blant de "gamle gutter"



Vegmester og oppsynsmenn går av. På bildet ser vi fra venstre: Odd Markussen, Svein Paulsen som representant for fagforeningen, Olav Nilsen og Simon Sletten.

Vegvesenet tok avskjed med de tre med en enkel høytidelighet på Viking Nordic 14. november i år.

Vitsestafett

Hans Takøy har denne gangen kastet seg ut i vitsefortelling. Og han utfordrer i neste omgang Knut Grimstad.

"Glimt fra Kjendisverden!

Vår kjære vegsjef Solberg satt og pratet med vedlikeholdssjef Oddmar Eilertsen. Så begynte Solberg å skryte av hvor godt kjent han var blant storfolk, bl.a. var han en god venn av Willoch.

Eilertsen trodde ikke særlig på dette, men plutselig ringte telefonen og Eilertsen hørte at her var det kompisprat og at det var selveste statsministeren som var på tråden.

Eilertsen utbryter — Er du virkelig så godt kjent med statsministeren?

— Å Ja, men dette er ingenting, jeg er en god venn av paven også, svarte Solberg.

Eilertsen ble selvsagt imponert, men syntes at dette hørtes tvilsomt ut, og han ville inngå et veddemål med Solberg. De ble enige om å reise til Roma ved påsketider, så fikk de se hvor godt bekjentskapet var.

Det ble stor høytid på Petersplassen og paven talte til sine millioner av tilhengere — og der sto Solberg ved siden av paven. Eilertsen ble helt lamslått av beundring og skjønnte selvsagt at veddemålet var tapt. Mens han sto der kom Henry Kissinger opp på sida av Eilertsen og sier: "Du, han som står der det er jo Solberg, men hvem er han som står ved siden av?"

Svalbardbrev

Vegstikka

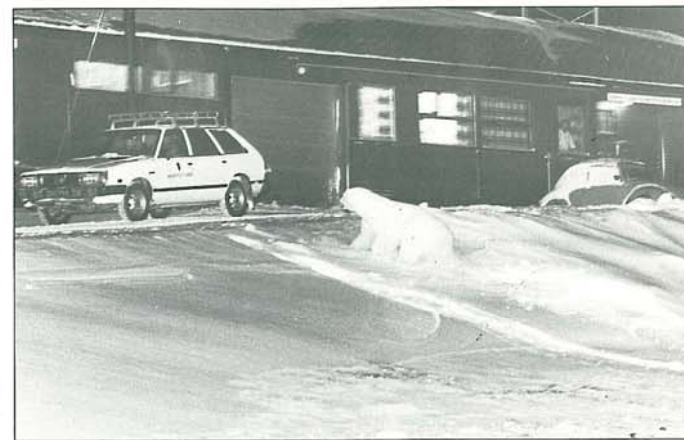
av Bjørn Stilberg

Det er mørkt., Siste soldag var 26. oktober og 14 dager senere var mørket totalt. Klimaet er ørken, ca. 400 mm nedbør i året, mot 310 mm i Tromsø bare i oktober. Tørt, vindfullt og kjølig.

Vinden er et kapittel for seg og verd noen ekstra ord. Fredag 15. november slo han til. 100 knop i kastene, orkan er ca. 60 knop. Det hele sto på i ca. 2 timer, og på den tiden gjorde vinden skade for ca. 20 millioner kroner.

Han børtførte 500 tonn kull lagret utenfor gruve 7, - ikke et støvkorn igjen. Han spredte alle gruveverkstedene både ved gruve 3 og 7, over det halve Svalbard. (Vi har to gruver i drift her). Han blåste ned to hus, han flyttet flere hus på fundamentene, et ukjent antall bolighus ca. 50 stk, blei mer eller mindre skadet, taket over idrettsfløyen 900m², gikk rett opp og seilte ca. 500 m på luftstrømmen. Skolebussen blåste rundt, hjulene i været, et 20-talls biler lå strødd utover tundraen, så det så ut som et bombenedslag, da skadeopptellingen tok til. Det var vinden det.

Ellers trives vi riktig bra her. Aktivitetene er mange, og døgnet blir gjerne for kort. Trim blir det mye av, og fettkiloene forsvant alt etter en uke i felten. Jeg har pr. fot nådd det meste av terreng rundt Longyearbyen i høst. Barna har vært følgesvenn. Hittil har jeg unnlatt å jogge med gevær, men her kan alt skje. En dag



En bjørn på besøk hos Bjørn! Foto: Pål Skognes.

var jeg ute å trimmei skrotten, så duret sysselmannshelikopteret over hodet på meg. Dagen etterpå takket jeg i all høflighet for eskorten, da jeg traff piloten, og slo frempå at det var slett ikke nødvendig med slik eks eskorte for en liten joggetur. Da fikk jeg høre at det ikke var meg, men nabobrøren min de hadde jaget ut av byen. Vi passerte hverandre med 200m's mellomrom, men jeg så kvitbamsen, og denne bamsen var åpenbart ingen kannibal.

Det var nå meg og mine sysler. Jeg må nevne russerne. Jeg har en vaktmester under meg her som er antikommunist, og hver gang det er russere på besøk må han tjoses og legges i jern. Han så filmen "Orions belte" så hver gang russerhelikoptret svirrer over byen springer han etter geværet. Men russerne er nå likevel en etablert gruppe her.

Vi har idrettskonkurranser flere ganger om året. I høst kom Barenburg på

besøk, og vi spilte fotball og sprang stafett, i vind. Laget som spilte i medvind vant. Det blei 2-2. Laget som sprang i medvind vant også. Vi vant. Slike idrettsopplegg som dette er det stil over. Dram til lunsjen, og dram i pausen og i hver stafettveksling, - og mange bordtaler med kameratski, bonnski og njetski. Og dagen derpå, - nei den forsvant.

Nå skulle jeg jo ha gitt en offisiell status av regimet på Svalbard. Men det er hemmelig og alt for offisielt. Jeg har menget meg med bermen, og skriver sure kritikker i Svalbardposten mot alle offisielle forordninger og vedtekter. Mot fengsling av kryptskyting, mot sysselmannens storbror ser deg-mentalitet, mot Store Norske monopolisering av samfunnet, mot direktøren, mot skole-sjefen, mot overlegen. Alle er pumper som jeg må stå på pinne for. Å være vaktmester i særklasse er noe som i perioder får fart i adrenalin.

Ellers er jobben bra og lønna dårlig. Så jeg skal passe meg for å klage.

Jeg fikk korreks for mine spissformulerte uttalelser i Svalbardposten, av en av Store Norskes direktører i går. Det var herlig å be han kysse en viss prest.

Et lite samfunn. Gjennomsliktig og oversiktlig. Det minste sprell blir registrert i kirkeprotokollen, så privatliv finnes nesten ikke. Til gjengjeld finnes mengde av umoral her. Jo, jeg liker rallarsamfunnet.

Bilder kommer senere. Det er så mørkt ute, at bare månen vises på bildet jeg tok.

Mer i neste nummer.

Lefseoppskrift

(oppskrift fra kokkene i brakkeleiren på Åsegarden)

1/2 kopp smør
3/4 l melk
1 ts. bakepulver
5 store potet (kokte)
mel til passe deig

Smelt smøret og ha i melk. Potetene males og has i melet med bakepulver.

Det hele blandes. Det kjøles ut tynde leiver som stekes på lefsetakke. Oppskriften gir ca. 30 leiver.

Bruk mye kanel og revet brunost i smøringen av leivene.

Lefsene er prøvesmakt. De smakte helt fortreffelig.

Olav Nilsen:

Fra krigens dager

Vi har spurt avtrådte vegmester Olav Nilsen om han ville fortelle noe om sin tjenestetid i norske og engelske militære styrker 1941/45, da det er kjent at han var med på flere aktive oppdrag under krigen. Han var ikke villig til å fortelle mye om sin krigstjeneste, men dette fortalte han:

— Sommeren 1940, etter at krigen i Nord-Norge var slutt reiste jeg til Svalbard. Jeg sa fra meg skoleplassen jeg hadde fått fra høsten av ved Oslo elementært tekniske skoles anleggslinje. Ønsket om å bli vegoppsynsmann fikk vente.

Til Svalbard

Som kjent ble alle på Svalbard avakuert våren 1941. Jeg kom til Skottland og ble tatt inn i de norske militære styrker, hvor det ble trening for aktiv krigstjeneste. Våren 1942 ble jeg tatt ut til en kampgruppe som skulle sendes til Svalbard for å tjenestegjøre der. Det betydde meget for de allierte å få opprettet sambandstjeneste i nord, bl.a. av hensyn til konvoytjenesten til Murmansk.

I alt besto hele gruppen av ca. 70 mann, hovedsakelig gruvefolk fra Svalbard. Vi dro fra Skottland 1. mai 1942 med isbryteren "Isbjørn" og selfangeren "Selis". Målet var Barentsburg på Svalbard. Ved munningen av Grønfjorden møtte vi stor og tett is, og det gikk sakte å bryte råk. Et under var det at tyske fly ikke oppdaget oss i åpen sjø.

Den 14. mai om morgenen så vi et fly som forsvant igjen. Vi fikk nok alle en frykt og forutelse av at noe skulle skje, og endel av dem som hadde frivakt gikk på land om ettermiddagen. Og riktig nok — om kvelden da båtene var ca. 700 meter fra kai i Barentsburg ble de senket av fire tyske bombefly som kom etter hverandre inn fjorden. Flyene angrep med bomber og maskingevær.

Våre 20m/m Orlikon (en på hver båt) og maskingevær hadde ikke store mulighetene, men det ble gjort kraftig motstand. "Isbjørn" ble truffet av sprengbomber og "Selis" av brannbomber. Etter at "Isbjørn" var senket og "Selis" sto i brann fløy flyene over og skjøt mot folkene som søkte ly mellom bombekrater og skruis.

Jeg var ombord i "Selis" og skjøt mot



Olav Nilsen. Bildet er tatt i England i 1943.

flyene med maskingevær, men måtte snart forlate båten, og tok derfor sats fra rekka for å hoppe ned på isen, sklei og falt i råka, men kom meg opp på isen.

Vi mistet 14 mann, og mange ble såret. Jeg var imidlertid heldig som bare fikk et par små splinter i en fot mens jeg var ombord, og flere streifskudd i uniformsjakka og buksa da jeg lå på isen. Etter at flyene var returnert klarte jeg å komme ombord i "Selis" og hentet geværet, ryggsekken og skiene som jeg tidligere hadde plassert helt bak på båten. Skinnlua som fløt i råka fikk jeg også berg, et, alt livsviktig for å overleve.

Fram til den 2. juli, da vi fikk forsterkninger med proviant og utstyr fra England ble det mange lange og harde patruljeturer, og jeg ser i min lille notisbok fra 1942/43 at jeg tilbakela ca. 900 km, derivat ca. 800 km på ski.

På den første turen hadde vi 2 geværer på 4 mann. Tyskere holdt til i Longyearbyen, hvor de bl.a. hadde radiostasjon. Vi holdt "øye" med dem bl.a. ved å gå gjennom gruveganger. Heldigvis var det mat å finne i Barentsburg etter russerne som også evakuerte i 1941, så vi sultet ikke.

For meg ble det en ny vinter på Sval-

bard med nye opplevelser blant gode krigskamerater.

Trening i England og tilbake til Svalbard igjen

Våren 1943 ble det avløsning og reise til England. Her var det ny trening, befalsutdannelse m.v. i Skottland og England.

Tyskerne angrep garnisonen på Svalbard den 8. september 1943 med bl.a. Tirpitz og Sharenhorst, og ingen visste med sikkerhet hvordan det var gått med den norske garnisonen der oppe. En kommandogruppe på 9 mann, inkludert meg, ble tatt ut og sendt fra Skottland til Svea med en engelsk ubåt for å finne ut hvordan det sto til med de overlevende etter raidet.

Denne turen med ubåten "Seadog" er en historie for seg. Med sine 26 år var skipperen eldst av mannskapet ombord. Vel framme på Svalbard gikk en kaptein og jeg til forts fra Svea til Barentsburg og videre dro vi med motorbåt til Longyearbyen. Gjensynet med de overlevende var hjertelig.

Jeg ble beordret til å ta en ny vinter ved garnisonen på Svalbard og opplevde både vonde og gode dager denne vinteren.

Tilbake til Norge

Sommeren 1944 fikk jeg en kort ferie i England. Etterpå ble det ny trening, kurs m.v. og var bl.a. stasjonert blant engelske styrker. I april 1945 ble jeg kalt til Skottland og forsto da at reisen ville gå til Norge via Sverige. Vi var en gruppe på 6 stk., deriblant en dame, Hjørdis Giæver. Alle ble kledd sivile med uniformen i kofferten og beordret reiseklar. Etter tredje dags forsøk kom vi oss passasjerer som var særlig snakkssomme.

Denne natta var det også to andre kurerfly med norske som reiste til Sverige. De to andre flyene ble tatt ned på normal måte, men vårt fly fikk ikke forbindelse over Sverige i det hele tatt og endte med tomme drivstofftanker i Nord-Sverige. Mannskapet, 3 norske, hadde fløyert sjøfly på Island, og bestemte seg å lande på sjøen da det ikke var annen mulighet.

Det var noen dramatiske minutter før landingen på sjøen, men alle var rolige

da vi fikk klare instruksjoner om hvordan vi skulle svømme ut av flyert etter landingen. Alle hadde flytevester på, men min flytevest fungerte ikke så jeg fikk en ekstra belastning i sjøen. Alt gikk imidlertid bra og vi var enige om at den "drukner ei som henges skal". Se vedlagt kopi av billett og omtale i en nord-svensk avis etter nødlandingen.

Senere leste vi i svenske aviser at det hadde vært spionasje på Bromma flyplass og arrestasjon gjort. Turen gikk videre fra Sverige til Norge via Stockholm, Kiruna, Narvik og Tromsø. Alt var bare glede, og slitt, hjemlengsel, redsel m.v. var glemt.

Høsten 1945 skrev jeg til Oslo elementært tekniske skole og spurte om jeg nå

kunne få den plassen på anleggslinja som jeg ikke kunne ta i 1940. Skolen sa ja og jeg ble dimittert fra militæret. Ønsket om å bli oppsynsmann i vegvesenet var fremdeles aktuelt.

Engelskt kurirflyplan gick till botten utanför Sikeå. Besättningen och passagerarna lyckades man bärga.

BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION
Member of the International Air Traffic Association (I.A.T.A.)
PASSENGER TICKET

Series: 472990
Place of Issue: ...
Name of Passenger: ...
Date of Issue: 1/1/45

Place of Departure: ...
Place of Destination: ...
Name(s) and address(es) of Carrier(s): British Overseas Airways Corporation, London, S.W.1

And/Or
Date of Embarkation: 1/1/45
Flight or Trip No.: ...
Fare: ...

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE BACK

Remarks: ...

BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION
BAGGAGE CHECK (LUGGAGE TICKET)

FOR PASSENGER TICKET: Series No. U 472990

Total Weight: 28.0 Kgs.
Free Allowance: 23.0 Kgs.
Excess Weight Charge: ...

Place of Departure: ...
Place of Destination: ...
For name(s) and address(es) of carrier(s) see passenger ticket

Amount paid: ...
Place of Issue: ...
Date of Issue: 2/5/45

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE BACK

No. of Pieces: 1

ett engelskt kurirflyplan nödlade kl. 5.26 på onsdagsmorgn utanför Sikeå hamn. Besättningen 3 man och sex passagerare räddades under det att planet sjönk till botten och på ungefär 8 meters djup, som var ett Hudson-Locke-fått bensenbrist. I från-

varo av ett landningsfält — det var ett landflygplan — måste piloten gå ned på vattnet. Tack vare att bensintankarna voro tomma, kunde planet hålla sig flytande på dessa ungefär fem minuter. De ombordvarande hade simmande börjat ta sig mot land, en sträcka av ungefär 300 meter, då undsättning kom. Det var fiskarena Albin och Johan Holmberg samt arbetaren Eskil Johansson, vilka i båtår togo sig fram till de nödställda. Av dessa togs alla om en ombord. Denne klarade sig simmande sträckan in till land. En dem bland passagerarna var ganska medtagen av det vådliga äventyret,

som slutade bättre än det från början sett ut.

Väl i land fingo de räddade bege sig till faktor Brännström där de fingo byta eller torka sina kläder samt blevo bjudna på frukost. Tull och polis hade anlänt och inställde ett första förhör. Senare på dagen transporterades de till Umeå.

Det förölyckade planet ligger, som förut nämnts, på ungefär 8 meters djup mellan Kungsörn och Getskärs och torde delvis blockera inloppet till Sikeå hamn. Troligen kommer det att bärgas. Ägare till planet är British Overseas Airways Corporation.

I byn Granberget, 3 km norr om Sikeå, har en flyplansdörr påträffats, vilket kan tyda på att man även funderat på att använda fallskärmar.

Raset i Lavangsdalen

av Ingar Hals



60-70 meter av E-78 raste ut.

Foto: Sigbjørn Wilsson

Brev fra Gammeldaktoren

Brumarsj med matstasjon og med Solan til Tynset

Så er da Mjøsbrua åpnet med Kronprinsen, hornmusikk, Vazelina Bilopp-høggers, Ringsaker Dannede Selskap og spaserende og bilende publikummere i kø. Vegfolk skal visst også ha vært tilstede.

Spenningen om hvem som skulle holde i snora fikk da endelig sin utløsning - vi registrerte både Johan J.J. og Eskild J., men JCC-svensken måtte holde seg i bakgrunnen - dette var selvsagt en heilnorsk sak.

Men spenning var ikke mindre ved brumarsjens innkomst i Moelv idretts-hall. Skulle forsamlingen få en aldri så liten „hedmarking“ til maten? De siste dagers aviseide tydet på litt av hvert, måtte de innbudte sikre seg med en liten på lomma, frost i luften som det også var blitt?

Nå forteller rapportene at frykten av sterkt overdreven, det ble sogar servert akkevit i 2 utgaver - Løiten selvfølgelig til de fra rette siden av Mjøsa og Gammel Oplandske til de fra den gale siden. Til å roa seg med, mens Per Aabel fremsto med farens glansnummer „En sledetur på Mjøsisen“.

Om sledeturen var tjenestereise skal være usagt, men tjenestereiser her i Hedmark kan også foregå med tog. Oppover Østerdalen f.eks. med Solan eller Ludvik, alt etter som. Og når toget stopper i Alvdalen blinker frostkrySTALLene i stasjonsbygningen, mens skinnluekleddede alvdøler trår på perongen, skimter du snart gammelkollegaene Frimand Pløsen og Melvin Snerken, kanskje står døra til Meierisalen på gløtt og både Simen, Bonden og Bror min titter fram, alt mens toget ruller videre og gir utsyn over Steigjela og andre kjente navn. Jo, du forlemmer litt av stemningen bak disse figurene og historiene om dem.

Op frosten har da nådd ned til våre kanter også - motorvarmere, votter, luer og lange unevnelige er på plass igjen. Det er de rye budsjettenne også og de er som tør. Noe varmer, noe ikke.

I allefall - God Jul!

Mandag 28/10-85 raste 60-70 meter av E-78 i Lavangsdalen ut. Ingen personer eller kjøretøy kom til skade. Den første som oppdaget raset var Jan Mortensen. Mortensen er ansatt som grunnborer i vegvesenet, og det er i første rekke hans snar-rådige oppreden vi kan takke for at raset ikke førte til skader av noe slag.

Vegen forbi rasstedet ble sperret, og trafikken ble dirigert til fylkesvegen om Andersdal. Den gamle vegsløyfa i Lavangsdalen ble brøytet og utbedret, og sto klar til å ta imot trafikken på kvelden dagen etter raset. Med en så fin omkjøringsmulighet hadde vi heldigvis god tid til å ta de nødvendige undersøkelser før utbedring av E-78. Utbedringsarbeidet ble påbegynt ei uke etter taset, og tirsdag 12/11-85 (altså 2 uker etter raset) ble vegen igjen åpnet for trafikk.

Nedbør raserte vegggrunnen

Lavangsdalelva ligger i dette området bare ca. 30 meter fra vegen. Ved rasstedet gjør elva en 90° sving og har her erodert i ei tre meter høy skrånning. Utgravinga har sannsynligvis vært unormalt stor p.g.a. stor nedbørsmengde over lengre tid og har i første omgang medført ei mindre utglidning i skrånninga ved elva.

Mellom vegen og elva består grunnen av et ca. 2 meter tykt lag silting leire over et lag med grovere masse. Under de grovere massene er det ganske bløt leire. De store nedbørsmengdene i høst har forverra grunnforholdene. Laget med grovere masser er vanngjennomtrengelig, og dette har ført til at det er blitt et stort poreovertrykk i området. Disse uheldige grunnforholdene førte til at raset kunne forplante seg bakover til vegen.

Vegen ligger i dette området mer i skjæring enn i fylling og kan ikke ha vært årsak til utglidningen. Raset ville ha kommet uansett om vegen hadde vært her eller ikke.

Etter å ha gjennomført grunnundersøkelser i området fant vi ut at vegen kunne oppfylles til gammelt nivå. For å forbedre stabiliteten legges en del av fyllinga med motfylling. I tillegg legges det ei drenggrøft langs vegen ned til det vanngjennomtrengelige laget med grovere masser. Dette for å forhindre at det bygges opp poreovertrykk i området. Senere vil Lavangsdalelva forbi rasområdet bli erosjonssikra. Når dette utbedringsarbeidet er ferdig utført, regner vi med at vegen vil overleve selv om det skulle komme mer enn 300 mm nedbør.

Forberedelse til pensjonsalderen

I løpet av vinteren/våren regner Opplæringsutvalget med at vi kan få gjennomført et 2-3 dagers internkurs i forberedelse til pensjonsalderen.

Kurset skal være for tilsatte over 60 år og for de som fyller 60 år i 1986. Eksempel kan delta.

Flere fylker har hatt slike kurs og det har vært mange positive reaksjoner på tiltaket.

Det er viktig å forberede seg til pensjonsalderen. Overgangen fra yrkesaktiv

med full arbeidstid til pensjonist med "hel fridag" kommer svært brått på mange. De færreste har forberedt seg rent praktisk. Pensjonisttilværelsen kan desuten ofte bli ganske annerledes enn det en har tenkt seg. Dette har flere og flere innsett og det er også bakgrunnen for opplegget.

I 1969 ble bl.a. Fellesutvalget for forberedelse til pensjonsalderen opprettet. Det er et halvstatlig organ som består av 22 landsomfattende organisasjoner og statlige organer. Fellesutvalget har hatt mange kurs på landsbasis for flere etater som blant annet har tatt opp:

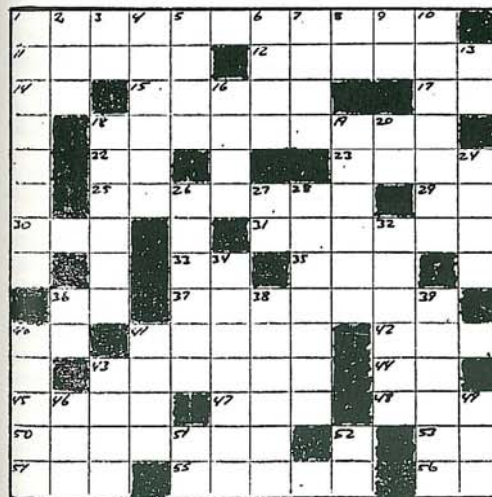
- pensjonistenes rettigheter
- om pensjoner
- helsemessige forhold
- pensjonisten og samfunnet
- hobbies og fritidsaktiviteter

Konsulent Jan Pettersen som stiller med pensjonssaker på vegkontoret har vært deltaker på et av kursene. Han sier at alle vil ha utbytte av et slikt kurs og vi håper at vi etterhvert kan holde kurs for alle som skal gå av i tjenesten.

Vi har idag ca. 60 tilsatte i vegvesenet i Troms som er aktuelle deltakere.

Ut på vinteren vil hver enkelt få et tilbud om å søke på kurset.

Kryssord laget av Fritz Aagesen



Vannrett

- 1 Illusjon
- 11 Pikenavn
- 12 Rot
- 14 Merke
- 15 Frukt
- 17 Vær taus!
- 18 Minker
- 22 Landskap
- 23 Teppe
- 25 Frase
- 29 Tele
- 30 By
- 31 Sted i Troms
- 33 Skil!
- 35 Vokaler
- 36 Røyk
- 37 Instrument
- 40 Nedbør
- 41 Høydepunkt
- 42 Ens
- 43 Dans
- 44 Retning
- 45 Ikke rund
- 47 Ubld
- 48 Deilig
- 50 Elskere
- 53 Side
- 54 Konservere
- 55 Grunnstoff
- 56 Hast!

Loddrett

- 1 Late som
- 2 Føle
- 3 Karakter
- 4 Underdanig
- 5 Kjærlighetsgud
- 6 Varig
- 7 Pronomen
- 8 Konsonanter
- 9 Preposisjon
- 10 Trafikk
- 13 Sporte
- 16 Hageredskap
- 18 Hallik
- 19 Trang passasje
- 20 Kjenntegn
- 24 Bibelsk person
- 26 Spådom
- 27 Tidsskrift
- 28 Lenseapparat
- 32 Ubergnelig person
- 34 Asiat
- 36 Mesterskap
- 38 Yrkestittel
- 39 Fornøvelsespark
- 40 Lovtale
- 41 Varmt sted
- 43 Streve
- 46 Tøv
- 49 Part
- 51 Grunnstoff
- 52 Artikkel

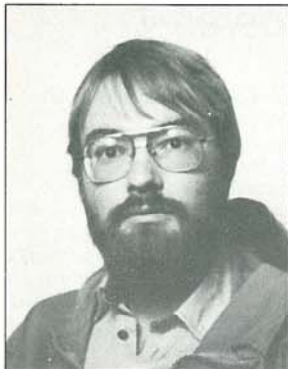
Den første uttrukne riktige løsning blir premiert med 2 lodd i Pengeolotteriet.

Løsningen legges i konvolutt merket "kryssord" og sendes Statens vegvesen Troms, "Vegstikka", postboks 615, 9001 Tromsø, innen 1. februar 1986.

Navn

Adresse

Postnr. Poststed



Geir Berger — EDB-saksbehandler med nye oppgaver

Geir Berger (Kvaløyværing)
Alder: 28 år.

Utdannelse: Examen artium, FAD's ett-årige saksbehandleropplæring, FAD's 1/2-årige fagopplæring i EDB.
Tidligere praksis: Regnskapsseksjonen på vegkontoret fra 28.3.77



Dødsfall

Mandag 28. oktober fikk vi beskjed til Storslett vegstasjon om at verkstedformann Åsmund Gausdal var død. Han døde plutselig natt til samme dag, 62 år gammel.

Gausdal begynte i Statens vegvesen våren 1948. Arbeidsopdragene den gang var svært varierende, funksjonsdelingen var enda ikke innført i Statens vegvesen.

Hans første oppgave i Vegvesenet var åpning av vegen over Kvæangsfjellet. Dette arbeidet, samt brøyting av samme vegstrekning utover høstene så lenge det var mulig å holde vegen åpen, var han med på fram til 1964.

I sommer og vintersesongene denne perioden var han beskjeftiget med smiearbeid på Storslett, samt endel høvling av veiene.

Fra 1965 ble det helårsveg over Kvæangsfjellet. Fra da av ble Åsmund Gausdal mer fast ved verkstedet på Storslett, han ble også samme år ansatt som verkstedformann.

Åsmund Gausdal har i hele sin tjenestetid i vegvesenet vist en stor glød og arbeidsiver i det arbeid han har vært satt til. For han syntes ingenting umulig, og uttallige "umulige" reparasjoner fikk han utført med få og tildels dårlige hjelpemidler.

Mange i Vegvesenet vil nok i år framover minnes denne mannen, som ofte sto i vind og fakk i ly bak en presenning og reparerte på Vegvesenets maskinpark ute på anleggene.

For oss som sto han nærmest i arbeidslivet vil savnet av en meget dyktig og kjær arbeidskamerat merkes i lang tid.

Vi lyser fred over minnet av Åsmund Gausdal.

Vegfolk i nordfylket

Geir Berger, du er tilsatt i nyopprettet stilling på vegkontoret som EDB-saksbehandler. Kan du si nærmere om hva dette innebærer?

Stillinga er knyttet til seksjon for opplæring- og utvikling som er tillagt administrative spørsmål vedrørende EDB. Vi er 3 tilsatte på seksjonen og jeg har ansvaret for EDB-saker først og fremst. Dette innebærer bl.a. at jeg er kontaktperson ovenfor Norsk Data/Vegdirektoratet, — er ansvarlig for informasjon om EDB, — har ansvaret for EDB-opplæring samt er saksbehandler på administrative spørsmål vedrørende EDB.

Det er nå ett år siden de første terminalene kom til vegkontoret. Hvordan betegner du situasjonen?

Jeg synes situasjonen er bedre nå, enn for ett par måneder siden. bl.a. kan jeg nevne at vi har begynt å registrere regnskapsdata på Nord-maskinen her på vegkontoret (PBR-systemet) og at maskinavdelinga har tatt i bruk PDU-systemet. Videre blir tekstbehandling stadig mer brukt. På teknisk side skal tegnerne og planleggerene begynne å registrere tverrprofildata — noe som nå blir gjort i Vegdirektoratet.

Hva er det neste som skjer på EDB-fronten?

Vi har nå starta prosjektarbeid for innføring av EDB i drifta, slik at vegstasjonene nok får EDB-ystyr i 1986. Troms er et av de siste fylkene som innfører EDB i drifta og enkelte begynner å bli utålmodig. Det er forståelig, men jeg tror det er en fordel også at vi har holdt litt igjen, fordi vi vet at andre fylker har gått for fort fram og har gjort endel uheldige innkjøp. Dette gjør at vi i stor grad kan bygge på de erfaringer som er gjort i andre fylker.

Videre skal vi innføre EDB-basert arkivsystem. Dette systemet har vært utprøvd i Telemark fylke og er nå klart, slik at fylkene kan tilpasse det sitt eget arkivsystem.

På opplæringsida står bl.a. grunnopplæring for de tilsatte i drifta som skal ta i bruk EDB, på programmet. Videre bruker opplæring for de tilsatte i biltilsynet og også brukeropplæring på de programmene som skal tas i bruk i drifta. Generelt kan vi si at når det gjelder opplæring i EDB, er vi bundet av Hovedavtalen som krever at brukerne skal få opplæring i de systemer som innføres. Dette medfører at vi må gi den nødvendige brukeropplæring etter hvert som nye systemer kommer.

Personal-nytt

Lærlinger i vegarbeiderdriften

av Lisa Sundstrøm

Ut på nyåret vil vegvesenet i Troms ta inn 3 lærlinger i vegarbeiderdriften. Forutsetningen er at de har gjennomgått den teoretiske del. Det vil si videregående skole i bygg- og anleggssag.

Læretida er delt inn i en teoretisk del og en praktisk del. Den teoretiske undervisninga skal foregå ved en videregående skole og den praktiske delen skal foregå i vegvesenet. Denne vil i hovedsak være tilknyttet anleggsdrifta.

Inntak av lærlinger i Troms vil skje i områdene Harstad, Sjøvegan og Finnes-Balsfjord.

Spørsmålet om inntak av lærlinger til vegvesenet har sentralt vært behandlet på Hovedtillitsmannskonferansen til Norsk Arbeidsmandsforbund i fjor av Fagsjefmøte i Vegdirektoratet og i Rådgivende ledergruppe.

Ved vegkontoret har det vært nedsatt et utvalg som har sett nærmere på lærlingsspørsmålet, samt et råd for utvelgelse av lærlinger. Dette rådet skal også samarbeide med yrkesopplæringsnemnda i forbindelse med fagopplæringa.

Læretida i vegvesenet er 2600 timer hvor de siste 1600 timene er fagrettet fordypning i grunnarbeid/anleggsteknisk arbeid.

Lærlingene er ikke å betrakte som arbeidskraft. Derfor er det viktig at de får god praktisk opplæring. De skal under læretida ha en avdelingsleder som ansvarlig leder, oppsynsmann som faglig leder og hovedtillitsmannen fungerer som tilsynsmann.

Læretida avsluttes med en fagprøve. Denne skal lærlingen foreta på arbeidsplassen og han skal da utføre arbeidsoperasjoner innen sin valgte fordypningsretning i faget.

Læretida gir ingen garanti om fortsattelse i vegarbeiderdrifta, men opplæringa vil selvsagt være en fordel ved nyinntak av folk. Så er det å håpe at den yngre slekt kan bidra med "friskt blod" i framtida for vegetaten.

Tilsetninger

Vegkontoret:

Ingeniør Gunnar Stiberg, trafikktekn. seksjon 18/11
Ingeniør Kjell-Sture Trymbo, trafikktekn. seksjon 1/12
Ingeniør Rolf G. Hillesøy, trafikktekn. seksjon 1/2-86
Ingolf Moan er tilsatt i vikariat som anleggssjef
Lars Enger er tilsatt som bud/sjåfør.



Gunnar Stiberg



Lars Enger

Fratredelser

Vegkontoret:

Overingeniør Kjell Kvåle tiltrer ikke igjen etter endt permisjon. Det samme gjelder ingeniør Kjersti Løkse ved vedlikeholdsavdelingen. Børge Andresen er sluttet som bud/sjåfør.
Avd. ingeniør Tore Stafne fratrer 1/1-86.

Utedriften:

Halfdan Teigen, Jægervatn
Asbjørn Pedersen, Grovfjord
Petter Pettersen, Storslett
Harald Hansen, Fauskevåg
Georg Gundersen, Hamn i Senja
Odd Markussen, Grovfjord

Overføring

Avdelingsingeniør Ingar Hals er overført fra plan til laboratorieeseksjonen.

Vi gratulerer!

Med 50-årsdagen:

Tormod Ernsten, Skrolsvik 31/1-86

Med 60-årsdag:

Arild H. Johansen, Sørremsvei 8, Bjerkaker, Tromsø 4/1-86

Flere vegger får 10 tonns akseltrykk

En god del riks- og fylkesveger skrives nå opp i bruksklasse 10. Vegene skal tåle denne belastningen hele året utenom teleløsnings-perioden.

Vi får også en del riksveger opp fra BK6 til BK8 i teleløsningsesongen. Tidligere var kun E78 i denne klassen.

I Troms fylke har vi 622 km riksveger i bruksklasse 10. I tillegg får vi nå disse:
Rv. 84 Tennevoll — Medby
Rv. 84 Medby — Salangsverket
Rv. 87 Elverum — Øvergård
Rv. 91 Breivikeidet — Fagernes

Rv. 825 Grov — Langmyra X6
Rv. 849 Gåre X 850 — Borkenes
Rv. 850 Harstad X83 — Refsnes
Rv. 855 Bukta X6 — Finnjordbotn
Rv. 856 Finnfordeidet — Fredheim
Rv. 861 Silsand X86 — Mefjordaksla
Rv. 862 Storgt. XE78 — Bjørnøygt.

På fylkesvegvesiden:

Fv. 57 Henrikvik — Ersfjordeidet — Tromvik
Fv. 62 Kirkegt. X862 — Damskipskai
Fv. 63 Strandvegen X Bjørnøygt. — Gjøverbukta

Fv. 252 Mefjordaksla — Mefjordvær
Fv. 274 Stønnesbotn X861 — Botnhamn
Fv. 277 Botnhamn — Husøy
Fv. 275 Mefjordaksla — Mefjordbotn
Fv. 276 Ørnfjordbotn — Fjordgård

Under teleløsningsen vil disse vegger få bruksklasse 8:

Hele E78
E6 Nordland gr. — Olsborg
E6 Olderbakken — Olderdalen
E6 Storslett — Finnmark gr.
Rv. 83 Tjeldsund bru — Harstad

Kartlegging ved Troms vegkontor

av Bjarne Otterdal

Kart i forskjellige målestokker er eit viktig hjelpemiddel for mange i vegetaten.

Kartlegging har da også lange tradisjoner i vegvesenet. Den som får låne nøkkel til Loyd sine låste rom i kjellaren på vegkontoret, kan finne mangt som viser denne tradisjonen. I dei gulna arkivboksane fins både skisser, kroki og kart, og ikkje sjeldan er desse frå før århundreskiftet. På vandring i 3. etg. på vegkontoret, kan du også sjå eit innramma kroki. Det viser ein del av Bardo-dalen og er laga i 1873. Eit klenodium

A lage kart for 100 år sidan krevde eigen-skaper både som kunstner og ingeniør. Kartlegging i dag er stort sett rein teknikk, og for vegvesenet er det snakk om kjøp av tenester. Rett nok blir det laga eit og anna tachymeterkart ved grunnseksjonen, men ellers er dette arbeid der konsulentfirmaene rår grunnen åleine.

Ved vegkontoret er det Hans-Erik Gressmyr som koordinerer arbeidet. Han har kontakten med kartfirmaene og har i tillegg ansvaret for kartarkivet.

Gressmyr kan fortelle at vi bruker tilbudsprinsippet med forhandlinger ved fordeling av kartoppdraga. Talla nedan-

for viser omfanget av kartlegginga dei siste to åra: Målestokk 1:1000.

Gressmyr opplyser at vi i dag har ca. 4000 originale kartplater i arkivet. Av desse er det for 3000 plater laga ein brukerkopi. Dette gir nesten full dekning av 1000-dels kart på riksvegane. På fylkesvegane er kartdekninga i overkant av 50%. Det vesentlege av arbeidet i åra framover vil soleis gå med til ajourføring og fornying av gamle kart.

Dei 4000 originale kartplatene i arkivet representerer verdier for ca. 25 millioner kroner etter dagens pris for kartlegging. Med dei øvrige kartmålestokkene som ligg i arkivet, er verdien av kartarkivet sannsynligvis rundt 30 mill. kroner.

Arkivsystemet er nå standardisert etter bladinnstilling i landsnettet. Arbeidet med å bygge opp arkivet etter dette systemet har pågått i fire år. I denne perioden er det truleg lagt ned 2-3 årsverk på dette arbeidet. Gressmyr har hatt god hjelp fra tegnekontoret i oppbygginga av arkivet.

Gressmyr fortel at vi har kontakt og samarbeid med kommuner, fylkeskartkontor, Vegdirektoratet og meir sporadisk

andre etater. Vanlegvis får kommunane ein kopi av nye kart, og vi er så generøse at dei får det gratis. Fylkeskartkontoret får kvart år ein oversikt over dei kartoppdraga som står på kartleggingsprogrammet.

Etter den "kunstneriske perioden" som er nevnt innleiingsvis, har kartlegginga i mange år vore gjort ved flytografiering og deretter konstruksjon i autograf. I tida framover vil det bli meir vanlig å digitalisere kartet samtidig med konstruksjonen. Det vil seie å overføre kartgrunnet direkte fra autografen til datamaskinen. Ved detaljplanlegging kan vi så lage ein terrengmodell i datamaskinen, og er vi redd for å fryse på fingrane, kan vi faktisk tegne ut detaljplanen utan å være ute i terrenget.

Men i praksis vert det nok ein del markarbeid. Vi er igang med prøveprosjekt, og tilførselsvegane til Kvalsundtunnelen skal planleggast ved hjelp av en slik terrengmodell. Ved digitalisering av kartgrunnet vil kostnadene til kartlegginga auka noko, men dette håper vi å ta igjen ved meir rasjonell planlegging og eit betre plangrunnlag.

I tida framover kan vi også ane ei utvikling mot temakart, kanskje på ein eller annan måte kombinert med eit vegregister som er funksjonelt. Og i alt dette er digitalisering eit nøkkelord.

Men dette er framtidsmusikk, og det vil kreve stor innsats dersom det skal gi avkastning. Det vil også kreve omstilling og nytenkning.

Fellesmøte for biltilsynet

av Anna Johansen

Møtet foregikk på Bjerkvik Hotell 8. og 9. november 1985 og samlet stort sett alle i biltilsynet.

Vegkontoret hadde lagt opp til et møte som både var arbeidsomt og krevende for hver enkelt deltaker. Vi starta opp med møter for tjenestemannsorganisasjonene allerede torsdag kveld etter at middagen så vidt var fortært. Etterpå var det dans eller soving for den som hadde mere lyst til det.

Selve fellesmøtet for Biltilsynet starta med at vegsjef Herlev Solberg foretok åpninga og fortalte litt fra møtet han akkurat var kommet fra i Vegdirektoratet. Videre presenterte den nye biltilsynssjefen Trond Larsen seg for sine "undersåtter". Vi hadde inntrykk av at han var glad for at han var kommet tilbake til "fader-

huset" som han uttrykte seg. Vi kan vel og si at det gleder oss at han er blitt sjef for vår stab i Biltilsynet.

Etter en liten pause, gikk vi over til seksjonsdelte møter som skulle vare helt til kvelds. Denne møteformen passer ypperlig for de aller fleste, da vi her får diskutere og belyse problemer på vårt eget arbeidsplan. Seksjonsmøtet for trafikk ble ledet av Kristian Lind, Biltilsynet Harstad, for kjøretøy Karl Eirik Andreaassen, Biltilsynet Finnsnes og for kontor under-tegnede.

Trafikkseksjonens program hadde en omfattende gjennomgang av teoprøve-skjema som må sees i sammenheng med innføringen av helskriftlige prøver i klassene A,B, og T samt føreropplæring og prøver for beltemotorsykkel. De hadde

også en del andre emner på programmet som ble avsluttet ca. kl. 19.00.

Kjøretøyseksjonens program baserte seg for det meste på hvilke krav som stilles for at de kjøretøy skal kunne godkjennes for registrering etter at det har funnet sted endringer på kjøretøyet. F.eks.: Senking av tak på personbiler, montering av "flipp front" o.s.v. Videre diskutertes det hvilke krav som skal stilles til dokumentasjon ved registrering av brukimporterte biler, godkjenning av ekstrastyr på kjøretøy og en mulig felles kontrollseddel for Biltilsyn og politi for bruk til utkontroller.

Kontorseksjonens program hadde diskusjon omkring opplysningsplikten og unntak fra denne når det gjelder Autosys — motorvognregisteret og førerkortregisteret. Vi hadde referat fra Olrud-kurset for førerkort som Anne Sørensen, Biltilsynet Tromsø hadde deltatt på. Ordningen med bistand fra maskinavdelingen i periodisk kontroll av person/varebiler ble det orientert om, og det ble ellers en frisk diskusjon omkring rutiner ved innkalling til kontroll av kjøretøyer. Registreringsavdelingen hadde en god del av sine arbeidsoppgaver opp til diskusjon og mye avklart undervegs.

Festmiddag var det om kvelden med gjester fra Biltilsynet Narvik og Vadsø samt fylkeslege Haugsbø og ass. fylkeslege Bovim. Festen varte til ut i de små timer, og det var nok mange som hadde problemer med "tenningen" på morgensiden.

Lørdagen starta opp med en kort oppsummering av det som hadde skjedd på de seksjonsvise møtene dagen før, og fylkeslegen hadde deretter sitt innlegg om vurdering av helseattester i førerkort-sammenheng. Knut Arne Henriksen gjennomgikk deretter saksbehandlingsrutiner i forbindelse med anker på vedtak og dispensasjonssaker, noe som behandles ulikt i dag. Oddvar Nilsen orienterte deretter om bedriftsintern opplæring i Biltilsynet. Etter en spørreunde ble møtet avsluttet med lunsj før deltakerne meget slitne reiste hjem på meget glatte vegger.

Fra festmiddagen, Ragnhild Lillegård, May-Britt Brygggaard, Helge Skagseth, Aud Pedersen og Petter Andersen.



I forgrunnen Hanny Jakobsen og Bente Kirksæther.



Reservedeler finnes ikke: RYGGEN ER GULL VERDT (4)

På bakgrunn av det som er sagt om ryggens virkemåte, bør følgende råd følges i forbindelse med løfting:

1. Løft med rett rygg.
2. Hold gjenstanden tett inntil kroppen.
3. Unngå kombinasjonen løfting og vridning.
4. Gå ikke dypere enn at du får tak i gjenstanden med strake armer.

1. Du bør løfte med rett rygg fordi:

— Virvlene står da parallelt over hverandre, fig. 1. Det motsatte, løft med rund rygg, fører til at kjernemassen presses hardere mot skivens bakre parti, fig. 2. Dette kan være risikofyllt hos personer med degenerte skiver.

— Undersøkelser har vist at muskeltkraften i ryggstrekkene er størst med ryggen 45° foroverbøyd. I ekstrem bøyning med rund rygg har ryggstrekkene ingen kraft, aktiviteten er nærmest lik null. Dette innebærer at båndapparatet blir utsatt for stor belastning.

2. Trykket i skiven øker i takt med gjenstandens avstand fra kroppen, jfr. vektstangprinsippet i artikkel 2. (Ryggenes virkemåte).

Løft av en 50 kg sementsekk med en underarms avstand fra kroppen ligger på grensen av hva en frisk skive tåler.

3. Undersøkelser viser at belastningen på skiven øker når løft skjer samtidig med vridning. Ofte oppstår akutt lumbago og isjias på den måten, fig. 3.

Punktene 1 — 4 omfatter hva et såkalt standardløft innebærer, hvor poenget er:

- å stå så nært løfteobjektet som mulig
 - bøye knærne og felle overkroppen fremover (eks. 45°), ryggen rett
 - ta godt tak med strake armer osv.
- Mange — og med rette — hevder selvsagt at betingelsene ofte er annerledes

ute på byggeplassen enn når man for eksempel løfter en gjenstand inne på et flatt gulv. Ujevnt underlag, skråninger etc. er ofte arbeidsbetingelser som møter den enkelte. Likevel er det viktig og understreke at innarbeidelse av standardløftets prinsipper vil gi en løftekunnskap som skåner ryggen mest mulig.

Husk: Aldri bøye (fig. 2), men felle ryggen (fig. 1).

I neste nummer er temaet: Statisk-dynamisk muskellarbeide.



Fig 1



Fig 2



Fig 3

Denne ryggvern-serien er satt sammen av vernelederen i Hedmark fylke, Jacob Erik Gjeltten.