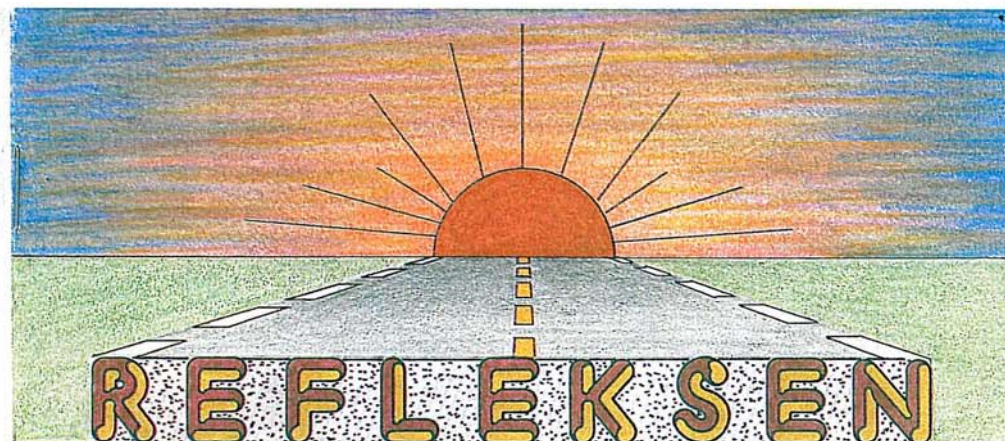


MASSEKORSBÅND

STATENS VEGVESEN
JOHN ANDERSEN
POSTBOKS 2070

9510 ELVEBAKKEN

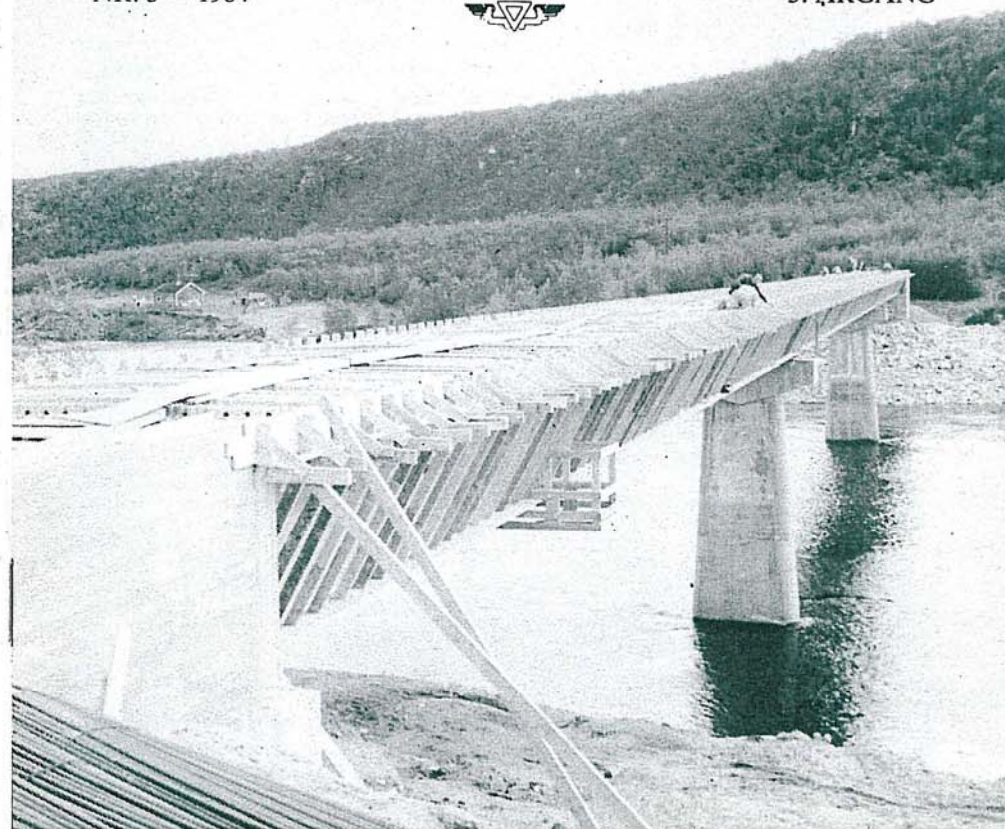


Bedriftsavis for Statens Vegvesen Finnmark

NR. 3 — 1984



3. ÅRGANG





Bedriftsavis for
Statens Vegvesen
Finnmark

Redaktør:
BJARNE LANGSETH

Redaksjonsråd:
JOHN FULLAND, formann
KARL S. FOSLUND, nestformann
HALVAR HALONEN
PER KLING MATHIESEN
KJELL R. JOHNSEN

Opplag: 1500 eksemplarer

Trykk:
HELFJORDS BOKTRYKKERI
Vadsø

INNHold

God sommer	3
Helårsveg til Øksfjord	4
Når sjefen ikke vil være sjef	8
Veiarbeid er nå bare en lek	10
Gull til vegarbeidere	13
Mot en ny tilværelse	14
Gamle minner	16
Masibrua er snart ferdig'	18
Vassdalsura — kjent og fryktet	23
Fra flate tulipanlandet til det golde steinland	24
Nesten til sluttspillet	26
Vegsjefen hedret	28
Aksjon Kjørelys — ned på fjerde og opp på tredje	29
Kjør forsiktig	31



GOD SOMMER

Sommer er ferietid og ferietid betyr utfart. Ut vil vi for å prise den årstid som lyser opp i våre sinn og gjør mørkere tider lettere å komme gjennom. Noen vil helst bruke fritida i den fredelige naturen, andre foretrekker mer befolkede områder. Felles for de fleste er imidlertid at de benytter vegene mer enn ellers i året. Denne økende sommerbelastningen på vegnettet skaper problemer og forårsaker en ulykkestopp som vi gjerne skulle vært foruten.

Vegene blir bedre, bilene sikrere, kontrollene blir mer omfattende — men hva med trafikantene? Holdningskampanjer og aksjoner til tross — trafikantenes moral synes å bli svekket. Alvorlige forseelser som promillekjøring, fartsoverskridelser og store mangler ved kjøretøyene synes å øke. Konsekvensen er et stadig stigende ulykkestall på vegene med de tragedier det medfører. Det er derfor all grunn til å advare mot sommertrafikkens farer, og vår innstendigste oppfordring er: BRUK VETTET — KJØR FORSIKTIG!

Men det er ikke bare negative ting vi kan meddele. Sommernummeret av Refleksen kan glede Finnmarks befolkning med at helårsvegen til Øksfjord etter all sannsynlighet blir ferdig to år før opprinnelig planlagt og Masibrua to måneder før planen.

Ellers er pensjonistene viet stor oppmerksomhet i dette nummeret. Vi hedrer de som har lagt grunnlaget for vår arbeidsplass og vår velstand med merker, diplomer og gaver. Av og til børster vi støvet av de gamle travere og trekker de fram i lyset for at de skal fortelle hvor ille det var før. Det er vel og bra at fortida ikke glemmes, men er det alt pensjonistene vil brukes til? Hva om vi også lot dem få mer kontakt med dagens vegvesen og nåtiden? Pensjonistturer, omvisning og følelse av også å leve i vår tid, må være av like stor betydning som å få en verdig avgang og så kun brukes i mimreøymed.

Vi ønsker alle pensjonister, vegvesenansatte og vegbrukere en riktig

GOD SOMMER

BjaLa

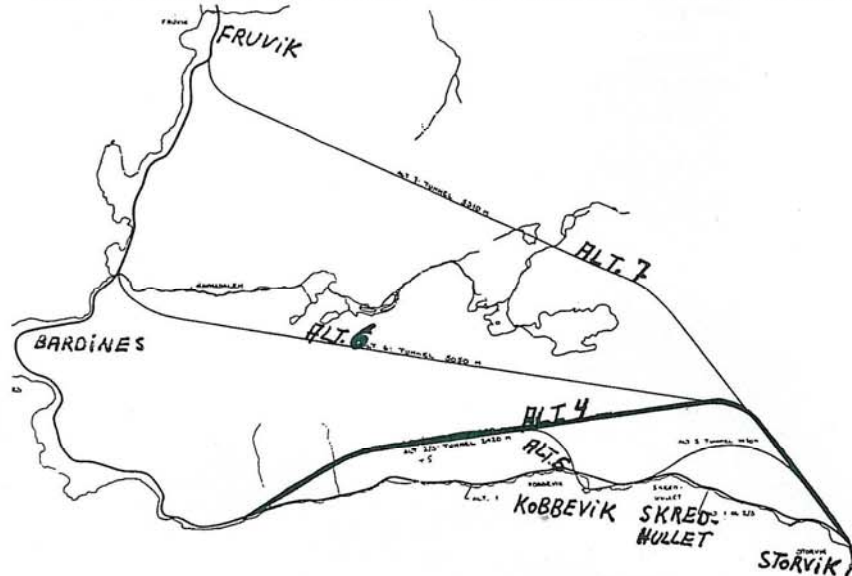
Forsidebilde: Masibrua er den største brua Statens vegvesen Finnmark har bygd. I midten av juni så den slik ut.

(Foto: Bjarne Langseth)

Samferdselsutvalget i Finnmark var betenkt over at man nå foretar en reduksjon av vegstandarden i riksvegutbyggingen og ba om en tofeltstunnel. Hasvik og Loppa formannskap gikk sterkt imot bygging av enfeltstunnel. Det ble argumentert med forventet trafikkøkning og for usikre tellinger. Det ble foretatt ny telling i fjor sommer. Denne viste som tidligere en ÅDT (årsdøgntrafikk) på 110. Vegnormalen anbefaler bruk av vegklasse III (enfelts) dersom ÅDT er mindre enn 300. Vegdirektoratet regner med at forventet trafikkvekst ikke kan bli så stor at den kommer opp mot den anbefalte grense, og ser derfor ingen grunn til å fravike vegnormalen på dette punkt.

Andre alternativer

I forbindelse med de nye undersøkelsene ble det også lansert et alternativ



Det er alternativ 4 som nå blir bygd etter at Vegdirektoratet gikk bort fra planene om kombinasjonen tunnel/skredoverbygg. Alternativ 7 ble vurdert som meget interessant, og ville forkorte avstanden fra Storvik til Øksfjord med 3,3 km.

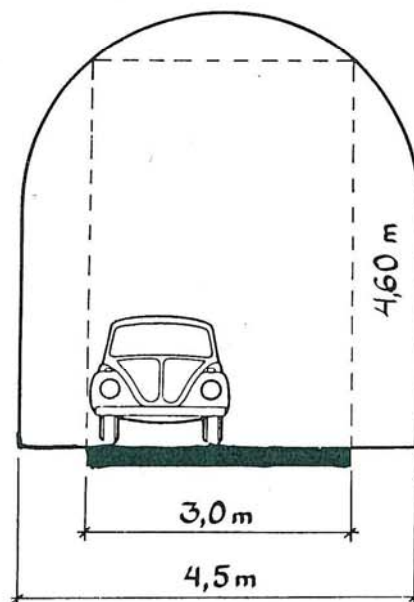
med tunnel fra Storvik til Havnedalen (alt. 6). Dette ville bli en tunnel på ca. 5 km. Mest interessant er imidlertid alternativ 7: en tunnel på 5,3 km fra Storvik til Fruvik. En slik tunnel vil gjøre strekningen Storvik — Øksfjord ca. 3,3 km kortere og den vil overflødiggjøre planlagte utbedringer på strekningen Bardines — Fruvik. Videre blir vedlikeholdskostnadene redusert. Om dette alternativet sier Vegdirektoratet at det er interessant, men at det er et større prosjekt enn bare rassikring av strekningen Storvik — Bardines. Direktoratet mener at de innsparte kjøre- og tidskostnadene er for små til at de kan rettferdiggjøre økte investeringer på riksvegen ved å gjennomføre dette alternativet.

Vegdirektoratets konklusjon ble derfor at tunnel mellom Storvik og Bardines bygges etter alternativ 4. Det er

best kostnadmessig og gir en rassikker veg. Anleggskostnadene er beregnet til 61 mill. inkl. moms, men eksklusiv planleggingsutgifter. Det bygges enfeltstunnel med møteplasser dimensjonert for trailere. Vegsjefen blir bedt om å vurdere muligheten av å vedlikeholde eksisterende veg langs fjorden slik at trafikantene blir tilbudt tofeltsveg utenom rassesongen.

Oppstart til høsten

Det har fra vegkontorets side vært satt mye for å få en så rask planlegging som mulig på dette prosjektet. Det har også vært kjørt stramme tidsfrister for å muliggjøre oppstart i år. Anbudsbe-
faringen ble holdt 12. juni og anbuds-



Denne skissen viser tunnelens mål. Tunnelbredde 4,5 meter, fast dekke på 3 meter og fri høyde 4,60 meter.

fristen utløp 26. juni. Arbeidet igangsettes snarest mulig etter at kontrakten med entreprenøren er undertegnet, og vegvesenet antar at anleggsstart da vil skje i månedsskifte august/september.



Strekningen mellom Storvik og Bardines er meget rasutsatt. Det skulle gå fram av dette bildet fra Skredhullet.

Når sjefen ikke vil være sjef:

Frustrerende ikke å kunne gjøre en fullgod jobb

Hvorfor vil du ikke være sjef? Et tåpelig spørsmål skulle man tro. Alle vil vel være sjef — bestemme over andre, ta viktige avgjørelser, få høyere lønn og status? Nei, ikke alle, og slettes ikke for enhver pris. For lederskap har sin pris.

— Underbemanning generelt og særlig vanskeligheter med å få besatt nøkkelstillinger gjør at du må velge mellom to ting: Vil du gjøre en fullgod jobb må fritid og familieliv ofres. Velger du å jobbe kun fra 8 til 1/2 4, må du også ta de ubehageligheter det medfører å gjøre en dårlig jobb. Ingen av løsningene er tilfredsstillende.

Dette sier overingeniør Rune Hermansen ved planavdelingen på vegkontoret. Han har nylig trukket seg tilbake fra en lederstilling for å leve et mer «meningsfylt liv» i en lavere stilling. Og han er ikke den eneste ved vegkontoret i Vadsø som har valgt å trappe ned. Ved vegkontoret er det i dag flere som har hatt leder- eller nestlederstillinger ved avdelinger, og som nå er tilbake på et lavere trinn i systemet.

Ikke spesielt for Finnmark

— Er det så kun i Finnmark at folk finner det vanskelig å være sjef?

— Nei, det er det ikke. Vi har vel litt større problemer med stor gjennomtrekk og vanskeligheter med å få besatt viktige stillinger, men sjefens problemer finnes overalt. Grunnen til at så mange trekker seg tilbake til lavere stillinger her er nok først og fremst at det er muligheter for det. Det vil oftere dukke opp ledige underordnede stillinger som egner seg til slike overganger.

Rune Hermansen hadde bange anelser om stillingens problemer da han over-

tok som plansjef for 2 ½ år siden. Derfor søkte han om 2 års permisjon fra den seksjonslederstillingen han hadde. Nå er han tilbake, som han sier: — i en mer tilfredsstillende jobb med bedre muligheter til å styre arbeidstid og fritid.

— Jeg er ikke skremt av lederstillinger i sin alminnelighet, men underbemanning og problemer med å få ansatt folk i nøkkelstillinger, slik som seksjonslederstillinger o.lign. gjør forholdene spesielt vanskelige her, sier eks-plansjef Rune Hermansen til Refleksen.

Tjente mindre som sjef

Eks-plansjef er også overingeniør Håkon Thomassen ved anleggsavdelingen. Han hadde også denne stillingen i vel 2 år og erfaringene var de samme som de Hermansen har gitt uttrykk for.

— Jeg oppdaget at jeg helt måtte glemme de fritidsbeskjeftigelser og det samfunnsengasjement jeg tidligere var opptatt av. Jobben tok all min tid. I tillegg så tjente jeg faktisk dårligere

enn før. Som plansjef hadde jeg ikke krav på overtid, og dengang var forskjellen fra overingeniør til plansjef bare ett lønnstrinn. Da muligheten bød seg til å søke meg tilbake til en lavere stilling, så var jo ikke valget så vanskelig. Jeg ville da få en jobb som var mer praktisk rettet. Jeg følte at jeg liksom kom tilbake i faget mitt, jeg kunne igjen få en fritid og mer tid til familieliv samtidig som økonomien ble bedre.

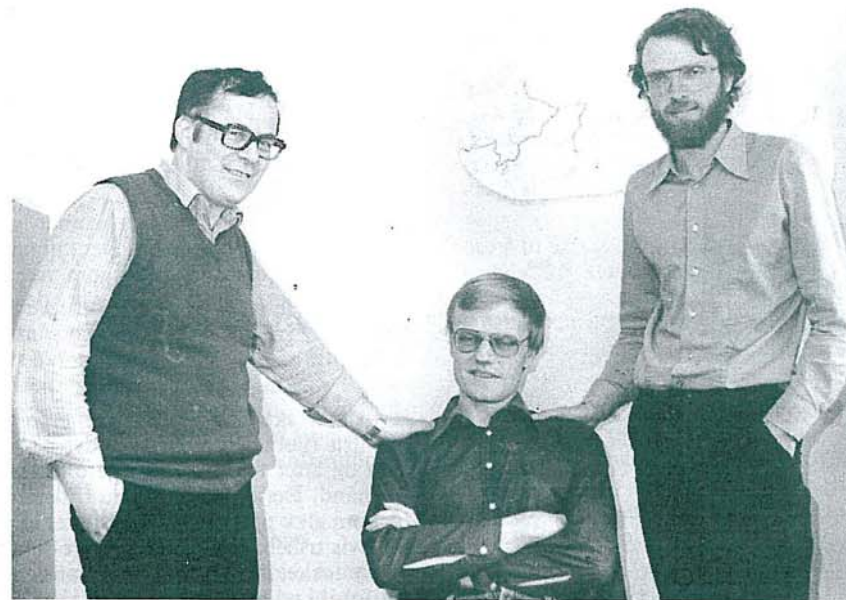
Et annet problem som Thomassen nevner er at han følte at han kom for raskt inn i jobben. Etter bare noen få år i vegvesenet overtok han en jobb som krever lang erfaring. Men også det er et typisk finnmarksproblem. Folk med lang erfaring søker ikke jobber i vårt nordligste fylke.

Hva kan så gjøres for å bedre forholdene?

Sjefene må avlastes arbeidsmessig ved at nøkkelstillinger besettes. Det må lønnsmessig være fordeler ved å inneha sjefsstillinger.

Ser fram til å prøve

Den nyansatte plansjefen ved vegkontoret i Finnmark, Kjell Kvåle, ser fram til å få prøvd seg i denne utfordrende stillingen. Han er ikke skremt av den store utskiftingen i stillingen, og førstinntrykket er bra. Men så har også Kvåle lang erfaring i vegetaten. Han vil satse hardt på å få besatt de ledige stillingene ved avdelingen og håper at forholdene skal bli levelig også for sjefen.



Eks-plansjefene Håkon Thomassen (t.v.) og Rune Hermansen ønsker den nyansatte plansjef Kjell Kvåle velkommen i stolen i denne utsatte stillingen.

(Foto: Bjarne Langseth)

Pensjonert veiarbeider Martin Olsen:

— veiarbeid er nå bare en lek

Av Oddgeir Johansen, Ságát

— Det er bare en lek å arbeide i vegvesenet nå. Maskinene gjør mesteparten, og av og til kan man nesten bare stå og se på. Tenk på at veien fra Børselv til Lakselv er bygget bare med håndkraft!

Pensjonert veiarbeider Martin Olsen fra Mårnes sitter hjemme i sofaen og minnes gamle dager. Men det er nok ikke bare behagelige minner som strømmer på når vi begynner å snakke om veibygging før og nå.

Martin Olsen har vært pensjonert siden 1972, etter at hjertet begynte å svikte ham, samtidig som leddgikten tok overhånd. Da var han oppsynsmann, og var bl.a. den siste tiden med på å bygge veien fram til Kjæs, som siden er forlenget fram til Veidnesklubben i Lebesby kommune, og utbedringen av veien mellom Lakselv og Skoganvarre.

Og Martin Olsen er den første til å understreke den himmelvide forskjellen på arbeidet i de siste årene han var i vegvesenet, og da han begynte der. Arbeidsforholdene og lønna tåler ikke sammenligning.

— Jeg begynte i vegvesenet i 1940, og ble satt på anlegget med å bygge vei mellom Børselv og Lakselv. Da fantes det nesten ikke veier på østsiden av Porsanger. Det var bare en veistubb oppover til Ailigasdalen mot Børselvfjellet, og så var det veien fra Børselv til Hestnes. Det var alt, forteller Martin.

Hardt slit

— Arbeidet med å bygge vei mellom

Børselv og Lakselv foregikk under tysk overoppsyn. Lønna var på 1 krone og 17 øre timen, og hvis det var akkord, måtte man slite hardt for å berge saltet i maten. Og siden det var tyskerne som hadde makta, ble arbeidet med Børselv-veien mest sabotasje. Vi gjorde ikke mer enn vi måtte, og knapt nok det, ler Martin.

Han har mange historier om beinharde strekninger på denne veien. Det kunne være både leire og hardt fjell som måtte overvinnes. Spesielt ille var den svært lokalkjente «600-bakken».

Tunge trillebærer

— Alt vi skulle bruke, måtte bæres opp fra fjæra. I bakken var det bare leire og atter leire, og alt måtte trilles for hånd. Dette foregikk med trillebærer som gikk på skinner, såkalte relser. Og hvis trillebåra var full av leire som hadde tørket litt fast, måtte man passe seg for ikke å havne i leirgropa sjøl når man tippet trillebåra. Jeg havnet der selv en gang, og etter det lærte jeg å passe meg, humrer Martin.

En slik trillebåre kunne ta opptil 400 liter, men den mest vanlige størrelsen var på ca. 200 liter. Og det er ikke vanskelig å forestille seg vekten av en 400 liters båre med leire eller stein. Og når skinnene for båra sank ned i leira, ble det ikke akkurat lettere.

— Det kunne hende at vi var tre mann på ei båre — en skjøv, og to holdt båra så den ikke skulle velte, forteller Martin. Lønna på dette anlegget kunne komme opp i 1 krone og 70 øre timen, mens tyskerne betalte 25 kroner timen til dem som arbeidet med flyplassen på Banak.

— Men det var mange som ikke ville arbeide for dem, selv om lønna var helt fantastisk, sier Martin.

Rømte fra Karasjok

I 1942 var veien til Lakselv blitt kjørbær, etter at flere hundre mann hadde arbeidet med den, og Martin ble sendt til Karasjok for å bygge bru. Men Martin Olsen var ikke interessert i å være der. Så ved hjelp av havre, knabbet fra vegvesenet, fikk han skyss tilbake til Børselv med en hestekar. Der meldte han seg for oppsynsmann Luneborg, og sa at han var blitt beordret til Børselv. Rømlingen Olsen ble godtatt, og ble ikke sendt tilbake til Karasjok.

Det var altså dårlig med maskinkraft i denne tiden. Riktignok fantes det noen små bulldozere, men det ble mest brukt til snørydding. Men etter som årene gikk, begynte maskinene å dukke opp. Først traktorer, og siden hjulastere. Men Martin Olsen valgte likevel å bli i vegvesenet, og valgmulighetene var ikke så store.

Prøvde litt av hvert

— Jeg var snekker ett års tid, og jeg prøvde meg både på fiske og jordbruk, men fant snart ut at det ikke ville bære seg. Jeg søkte f.eks. om tilleggsjord til småbruket mitt, men det gikk 17 år før



Pensjonert vegarbeider Martin Olsen minnes slitsomme dager i vegvesenet, men nå har han lagt bort spaden.

(Foto Oddgeir Johansen, Ságát)

jeg fikk det. Jeg hadde også måtte ta store lån, og attpåtil var det vanskelig å få levert melka til meieriet i Lakselv, da det kom. Nei, det gikk bare ikke. Og selv om man måtte budsjettere nøye med lønna fra vegvesenet, så var det ikke verre enn at man klarte seg, sier Martin.

Flaks med akkorden

Martin har hele tiden vært i anleggsavdelingen i vegvesenet. Og arbeidet gikk mest på akkord, med dårlige kubikkpriser. Men så kunne man være heldig enkelte ganger:

— Det var under arbeidet med veien til Børselv at vi ikke fikk avsluttet noe boring og grøfting vi skulle gjøre på akkord. Det var tyskerne som stoppet det. Men de gravde en masse grøfter, og da oppsynsmannen målte det opp,

fikk vi også betalt for grøftene som tyskerne hadde gravd, ler Martin.

Mange veianlegg

Det er uttallige veiprosjekter Martin Olsen har vært med på de 30 årene han har arbeidet i vegvesenet, og han har vært med på å bygge de fleste av veiene rundt Porsangerfjorden, også veien over Børselvfjellet.

Og mye hardt slit har det vært, med kveldene tilbragt i kalde brakker hvor opptil åtte mann kokte maten, tørket tøyet og sov i samme brakke. Eller transporter til nye anlegg i åpen lastebilasse om vinteren.

— De unge i dag vet ingenting om slikt, men jeg lengter ikke tilbake til gamle dager, sier Martin Olsen bestemt.



Det er utallige vegprosjekter Martin Olsen har vært med på de 30 årene han har arbeidet i vegvesenet.

(Foto: Oddgeir Johansen, Sagat)

Gull til vegarbeidere

Tekst og foto: Bay Skog

Fire medlemmer av Skaidi Vegarbeiderklubb avd. 17, tilsluttet Norsk Arbeidsmandsforbund er tildelt forbundets gullnål for 25 års medlemskap. De fire er Hjalmar G. Johansen, Josef A. Larsen og Sigurd H. Langås fra Kvalsund, samt Edvin M. Larsen fra Rypefjord.

Johansen, Larsen og Langås har arbeidet på veier i Porsanger, Kvaløya, Neverfjordveien og på Sørøya.

Langås, som opprinnelig kommer fra Mehamn, arbeidet i krigsårene i Kirkenes før han flyttet til Kvalsund. Han har ellers arbeidet på veier i Kongsfjord, Gamvik, mellom Alta og Kautokeino, Forsøveien og Hønsa. Da han arbeidet i Kirkenes (Elvenes) i 1940, bodde de 40 mann i ei brakke. Det var fire køyer i høyden og lønna var kr. 1,25, husker han.

Johansen og Larsen har arbeidet på Klubbeveien i Repparfjord, Hatterveien og i Sandøybotten. Da de arbeidet i Repparfjorddalen og Hatter, bodde de i gammer på rundt 25 — 30 kvadratmeter, åtte mann og kokke. Det var i årene 1940 — 44.

Transportmidlene den gangen var båt eller åpen lastebil med opptil 15 — 20 mann i lastekassen. For å beskytte seg mot vær og vind satt de under presenning, minnes de to.

Reise- og arbeidsklær måtte den enkelte betale sjøl, den gangen. Larsen minnes at han i 1937 fikk utbetalt 14 dagers lønn på kr. 1,05 etter at skatten var trukket fra.

Ved en tilstelning hjemme hos Alma og Hjalmar Johansen, var tre av jublantene til stede. Formannen i Finnmark

Arbeidsmannsforening, avd. 17, Knut Arnesen, overrakte gullnålene med hilsen fra forbundet, og med takk for den innsats de hadde gjort gjennom mange år.

Ektefellene til Johansen, Larsen og Langås fikk blomster av formannen i Skaidi Vegarbeiderklubb, Bay Skog.

Edvin M. Larsen vil få overrakt sitt hederstegn ved en senere anledning.



De tre jublantene som fikk sin gullnål (foran fra venstre) Sigurd Langås, Hjalmar Johansen og Josef Larsen. Som bildet viser står det også «kvinner bak» (fra venstre) Henriette Langås, Alma Johansen og Hilma Larsen.

Med gaver og blomster

mot en ny tilværelse

Fire gamle slitere i vegvesenet gikk nylig over i en ny tilværelse med gode ord og gavedryss. Om de ikke beholder sin gamle jobb lenger, så er ihvertfall ikke humøret gått av med pensjon. Det var helt tydelig under tilstelningen ved Tanabru den 30. mai at de fire hadde opparbeidet en anseelig mengde humørpoeng i vegvesenet, som venner og tidligere kolleger må få nyte godt av også i den nye tilværelsen. Måtte denne tilværelsen bli lang og givende.

Bidra med noen gode historier til Refleksen da gutter!



Gavedryss og glade ansikter under tilstelningen ved Tanabru. Foran fra venstre: Petter Tran med 36 år i vegvesenet, fru Svendsen, Edvald Svendsen med 32 år i etaten, fru Aikio, Ole Aikio med 30 år i vegvesenet. Bak fra venstre: Håkon Pedersen 35 år i etaten og vegsjef Geir Johnsen som takket de avtroppende for lang og tro tjeneste.

(Foto: Bjarne Langseth)

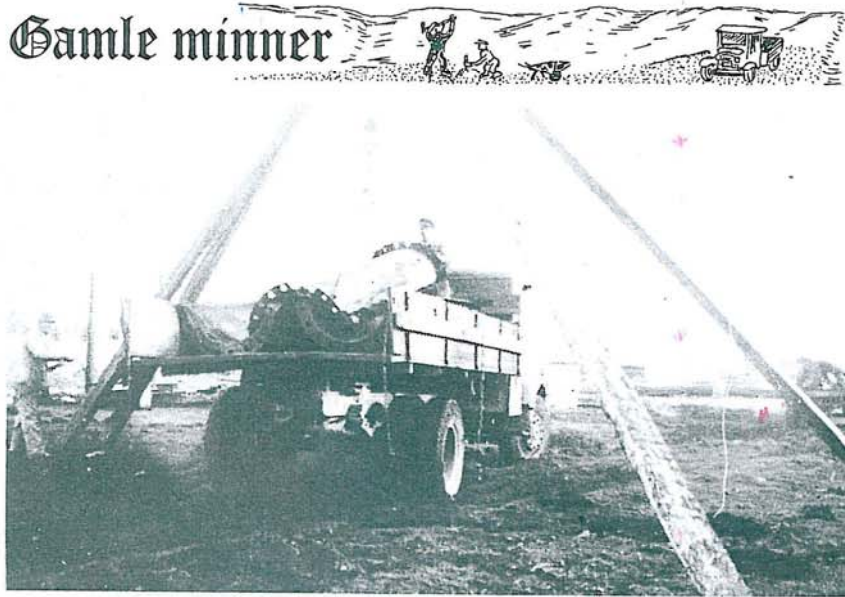


Edvald kvitterte for oppmerksomheten ved å vise en protokoll han tilfeldigvis fant i en brakke. I den har Johan Øverli ført inn Edvald Svendsen første gang den 20. februar 1950. Hovedtillitsmann Halvor Halonen ser med respekt opp på sin forgjenger.

Edvald Svendsen forlot hovedtillitsmannsjobben og gikk over i pensjonistenes rekke. Hva Edvald skal gjøre i pensjonisttilværelsen var kjent hos kolleger — også hva han trengte mest. Glad og overrasket pakket han ut flyndregarn. Kikkerten fikk han for bedre å se størrelsen på fangsten.



Gamle minner



I 1945 og 1952 gjorde en nytte av alt brukbart materiale som fantes i forbindelse med reparasjon av stikkrenner og bruer. Dette er de gamle mastene fra Finnmark Kringkaster som skal brukes til stikkrennerør. Det finnes sikkert flere bilder fra denne perioden. Fra venstre; Rudolf Methi og Marelius Methi. Bildet er fra demonteringen av mastene.



Veganlegget Øksfjord — Øksfjordbotn i 1950. Steinkjøring til forstøtningsmur mot sjøen på strekningen Storvik — Hesjenes. Alf Johansen, Tappeluft kjører hesten. Det vil sikkert finnes en del bilder fra 1945 og utover til en var ferdig med krigsskadeutbedringen. Redskapene og arbeidsmetodene var omtrent de samme som før krigen. Vi må ikke glemme denne perioden.

Gamle minner



Bygging av provisorisk bru over Kautokeinoelva i 1946. Mangler navn på arbeidene.

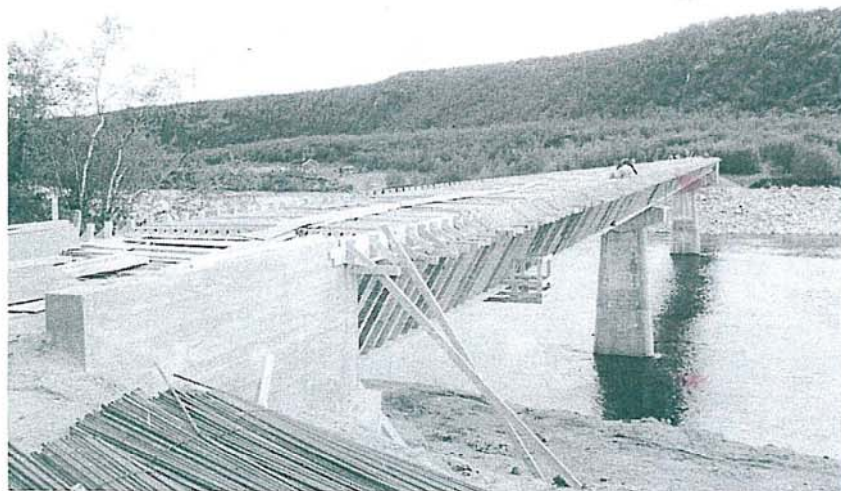


Rv 06. Provisorisk bru over Smørfjordelva i 1945. På brua står oppsynsmann Hagbart Nilsen og formann Ole Persen. Ute i elva står Hilmar Nesbakken og Hilbert Nesbakken. Materialene ble hentet fra snøtunnelen på Sennalandet. En etterlyser flere bilder fra denne perioden.

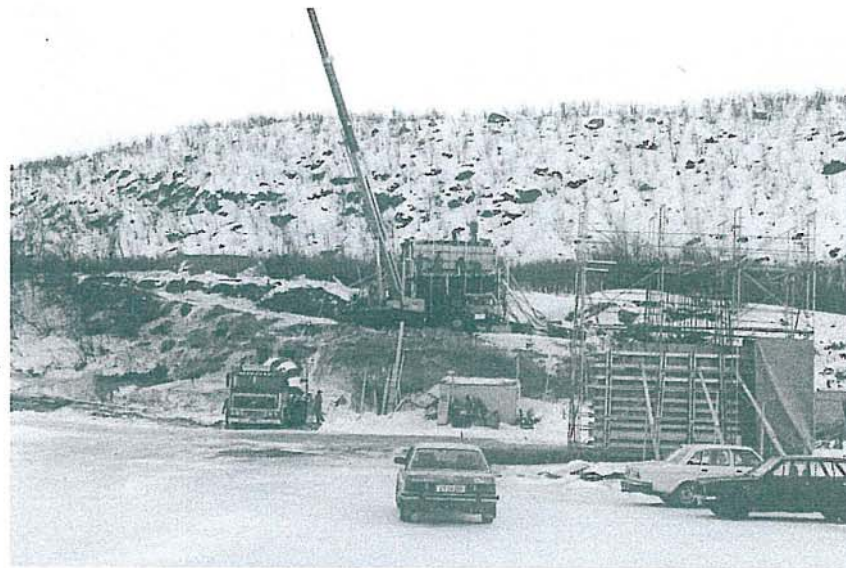
Vegvesenets største brujobb:

Masibrua er snart ferdig

Den største brua vegvesenet i Finnmark har bygd begynner nå å ta form i Masi. Den 138 meter lange brua ventes ferdig to måneder før opprinnelig beregnet. Arbeidet startet opp i mars i fjor og man regner med å være ferdig med støpinga før ferien. Brua er kostnadsberegnet til 8,5 millioner kroner. Det er NVE som bevilger disse pengene i forbindelse med konsesjonsbetingelsene for utbygging av Alta/Kautokeinovassdraget.



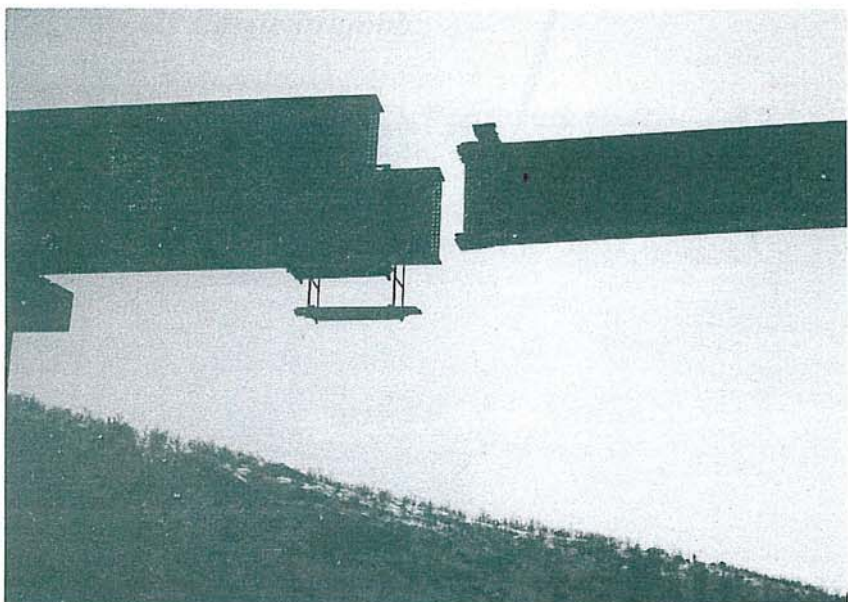
Så langt var Masibrua kommet da Refleksen var på besøk i midten av juni. På de neste sidene bringer vi en del bildeglimt fra arbeidet i vinter.



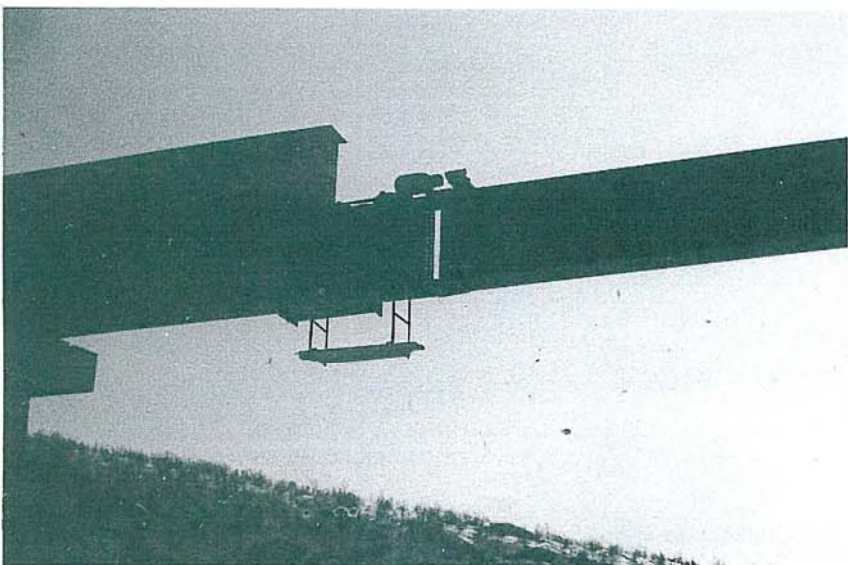
Den østre pilaren ble bygd etter at isen hadde lagt seg på elva.



Etter at pilarene ble bygd ble de store stålbjelkene heist på plass.



Her skal millimetrene stemme når sammenkobling skjer.



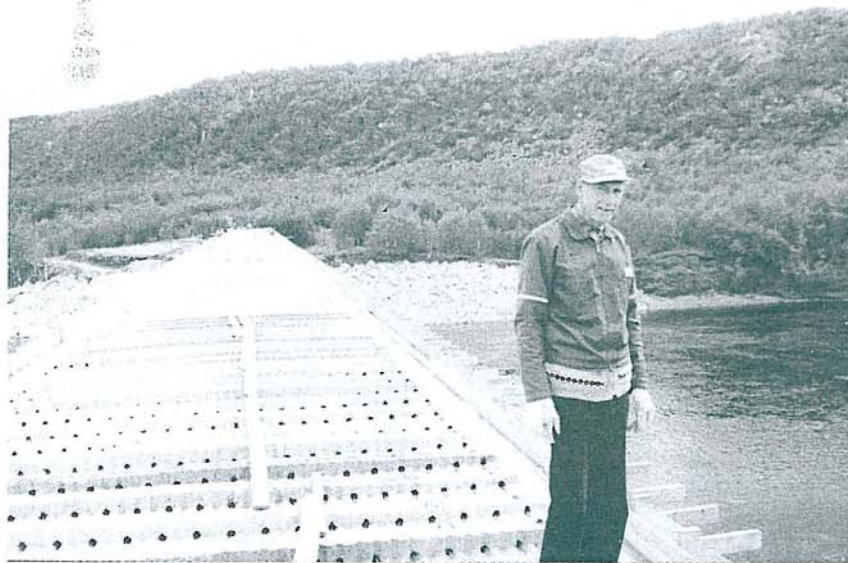
Så festes bjelkene sammen.



Bjelkene skal også festes godt i pilarene.



Her er de fleste av arbeidsgjengen samlet. Foran fra venstre: Egil Andorsen, Atle Hågensen. Bak fra venstre: Fridtjof Olaussen, Ragnvald Johansen, Valter Pedersen, Henry Mikkelsen. Osvald Bårdsen og Ingvald Larsen var ikke tilstede og Iver Kristensen var fotograf.



Oppsynsmann Iver Kristensen inspiserer brua.



Osvald Bårdsen i arbeid med å gjøre klart for støping av brudekket.

Kjent og fryktet



Vassdalsura er en kjent og fryktet trussel i Øksfjord. Mange forsøk er gjort på å sikre de vegfarende forbi ura, men ikke alle har lyktes. Tidligere hendte det at skolebarna måtte fraktes forbi ura med båt. Denne muren med gjerde på toppen har nå fungert bra som vern for trafikanter av alle kategorier. De vegfarende i Øksfjord kan føle seg ganske trygge nå på denne utsatte strekningen.

(Foto: Bjarne Långseth)

Jan Jaap Schoone tok sjumilstøvlene på:

Fra flate tulipanlandet til det golde steinland

Hans hjemland er like stort som Finnmark fylke og vinden tar minst like hardt der som i Vadsø. Men så stopper sammenligningene mellom Jan Jaap Schoones fedreland og hans nye hjem i nord. Nederland er nemlig preget av stor befolkningstetthet og mangel på stein. Slike problemer har ikke Finnmark.

— Det som imponerte meg mest ved mitt første møte med Norge for 16 år siden var mengder av stein og fjell. Og det skaper også den største forskjellen på vegbygging i Nederland og Norge, sier den 31 år gamle lederen av geoteknisk seksjon ved vegkontoret i Finnmark.

Siden 1968 har Jan Jaap Schoone feriert nesten hver sommer i Norge. Norgesinteressen ble tent takket være en tante som hadde hytte i Sør-Norge. Til Finnmark kom han første gang i 1973.

— Jeg trodde ikke det var særlig levendig for mennesker i et så kaldt klima som det måtte være så langt nord. Jeg regnet med at det bare bodde noen få mennesker langs kysten, og at fisk var eneste leveveg.

I 1973 kjørte Jan med bil til Kirkenes og tok hurtigruta sørover til Bergen. Både på denne turen og det neste Finnmarksbesøket i 1976 var det ikke polarkulde, men temperaturer på nesten 30 graders varme som møtte nederlenderen. Men vegstandarden var dårlig.

— Det har vært en fantastisk utvikling når det gjelder vegstandard i Finnmark fra det jeg så i 1973 og til i dag. Nå er det fine beine veger med Ottadekke der det før var huller og svinger. Men vegstandarden må ytterligere bedres, og det er langt igjen til nederlandsk vegstandard.

Importerer stein

— Hva er den største forskjellen på vegbygging i Nederland og i Norge?

— Forskjellen er kort og godt stein og fjell. Mens man i Nederland må importere stein fra Belgia, er jo dette materialet ganske framtrødende i Norge. Det er også disse spesielle geologiske forhold som har skapt størst problemer for meg i denne nye jobben.

— Men fjell er ikke helt ukjent?

— Nei, jeg utførte en studentoppgave i Telemark i perioden 1979 — 82 i forbindelse med min utdannelse. Under det arbeidet lærte jeg jo en del om stein.

Leste teknisk ukeblad

Jan Jaap Schoone fikk vikarstillingen som leder for geoteknisk seksjon ved vegkontoret i Vadsø i juni 1983. Han kunne imidlertid ikke tiltre før i oktober.

— Det tok tre måneder å få arbeidstillatelse. Det var utrolig mange blanketter som skulle utfylles og så var det å

vente på svar fra utenriksdepartementet.

— Hvordan fikk du greie på at denne stillingen var ledig?

— Etter at jeg var ferdig med studentoppgaven i Telemark begynte jeg å abonnere på Teknisk Ukeblad. Der fikk jeg greie på jobben i Finnmark.

— Hvorfor Norge og Finnmark?

— I Nederland er det 850.000 mennesker uten arbeid. Det er ca. 10 prosent av de yrkesaktive i landet. I vegsektoren er det om lag 30 prosent arbeidsledighet. Jeg prøvde å få en stilling i Nederland, men hadde ikke noe imot å jobbe i Norge, som jeg jo kjente fra før. Studentoppgaven fra Norge var jo også en fordel.

Det vikariatet Jan har går ut ved årsskiftet, men han kan godt tenke seg å fortsette ved vegkontoret i Finnmark. Det tungvinte med å bo i Norge er at han må fornye sin oppholdstillatelse hvert år.

— Men jeg kan godt tenke meg å bli

norsk statsborger, sier norgesvennen fra tulipanlandet.

Jan Jaap Schoone har funnet seg godt til rette i Vadsø. Klimaet skremmer ham ikke.

— Egentlig så misliker jeg sterk varme, og denne vinteren har ihvertfall ikke skremt meg. Mørketida reagerer jeg ikke noe spesielt på.

— Hva savner du mest fra Nederland?

— Det er vel først og fremst informasjon om hva som skjer i mitt hjemland. Norske media er ikke så veldig opptatt av Nederland, men aviser hjemmefra bedrer kontakten.

Musikk og maling

Fritida har Jan fylt med mange aktiviteter og interesser. Han liker å fotografere og male de særegne motivene som finnes i Finnmark, og han har også musikk som hobby. I 17. maitorget gikk nederlenderen sammen med sine korpsvenner spillende på sin fløyte, som en synlig hyllest til det land han har funnet seg godt tilrette i.



Jan Jaap Schoone er som bilen sin; registrert i Nederland, men synlig merket Vadsø.

(Foto: Bjarne Langseth)

God innsats av Finnmark i vegcupen:

Nesten til sluttspillet

Med litt flaks hadde det vært Finnmark og ikke Nordland som hadde representert Nord-Norge i sluttspillet i vegcupen. Under kvalifiseringsen i Vadsø den 16. juni tapte Finnmark knepent for Nordland etter å ha slått Troms i den første kampen. Arrangementet var svært vellykket og det ble bemerket at arrangørene av sluttspillet kunne ha mye å lære av Finnmark når det gjelder slike idrettsbegivenheter.



En typisk situasjon i den viktige kampen mellom Nordland og Finnmark. Finnmark presser og har store sjanser, men altså likevel ...

I turneringens første kamp spilte Finnmark mot Troms, og arrangørfylket lå klart over i spill. Likevel ble det ikke scoring før i slutten av andre omgang. Da «banket» Finnmark likegodt inn to mål. Målscorere var Ole Nedredal og Tom Pedersen.

I den andre kampen ble det hele avgjort da Nordland beseiret Finnmark 1-0. Kampen var meget jevn og det hadde ikke vært noe å si på om Finnmark hadde vunnet. Våre gutter hadde nemlig flere opplagte scoringssjanser, deriblant en brent straffe.

Etter at Troms nærmest hadde gitt

opp, fikk Nordland lett match i den siste kampen og vant 5-0. Vi ønsker Nordland lykke til i sluttspillet og lover å komme sterkere tilbake neste år.

Godt arrangement

Alle deltagerne var svært fornøyd med arrangementet. Etter kampene ble det sightseeing til Vardø med Svein Roska som dyktig guide. Banketten på hotellet ble en verdig avrunding.

Vi håper at gjestene også fikk med seg gode minner fra oppholdet i tillegg til det synlige bevis i form av diplom og vimpel.



Supergutta fra Finnmark som gjorde en god innsats på hjemmebane: Bakerst fra venstre: Odd Walter Hirsivara, Kjell R. Johnsen, Edgar Bang (kapt.), Tom Pedersen, Ole Nedredal, Torgeir Solli, Arne Andersen, Håkon Thomassen. Sittende fra venstre: Odd Hammari, Per Morten Lund, Nils Ottar Persen, Kurt Stormo, Martin Fredriksen, Bjarne Oldernes. Liggende: Svein Kaski.

Vegsjefen hedret på 50-årsdagen



Det var mye velfortjent heder og gaver til vegsjef Geir Johnsen under feiringen av 50-årsdagen den 21. mai. De ansatte på vegkontoret og flere andre gjester var invitert hjem til Johnsen på dagen for kaffe og kaker. Det ble en særdeles hyggelig sammenkomst hvor også gode ord og pene gaver ble sjefen til del. Her er det fylkesmann Anders Aune som overrekker en pen tinnbolle fra alle statens etatsjefer i Finnmark.

Etter to omganger i kjøreløyskonkurransen:

Finnmark ned på fjerdeplass

Finnmark falt ned fra andre- til fjerdeplass etter andre omgangen av fylkeskonkurransen om kjøreløysbruk. Ved tellingen i mai ble det registrert 51,3 prosent lysbruk i Finnmark, mot 68 prosent i april. Sør-Trøndelag vant mai-omgangen med 65,4 prosent, mens Troms leder etter to måneder med 124,6 poeng. Finnmark på fjerdeplass har 119 poeng.

Konkurransen arrangeres av Vegdirektoratet i forbindelse med Aksjon Kjøreløys.

Det var store variasjoner i maitallene i forhold til april. Aust-Agder, som i april kunne oppvise 61 prosent lysbruk, var i mai kommet helt ned i 26 prosent, etter de enkle tellinger som er foretatt av vegkontoret. Aust-Agder kommer dårligst ut av alle landets fylker i maitellingene. Sammenlignet etter to omganger er Rogaland på sisteplass.

Etter to omganger:

Troms	124,6 poeng
Nordland	121,0 poeng
Sør-Trøndelag	120,3 poeng
Finnmark	119,0 poeng
Buskerud	114,0 poeng
Akershus med Oslo	112,0 poeng
Vest-Agder	111,3 poeng
Nord-Trøndelag	105,2 poeng
Hordaland	104,6 poeng
Hedmark	96,3 poeng
Ikke med blant de ti beste, og «under streken», ligger følgende fylker:	
Møre og Romsdal	88,1 poeng
Aust-Agder	87,0 poeng

Oppland	86,3 poeng
Sogn og Fjordane	85,0 poeng
Vestfold	83,4 poeng
Telemark	81,1 poeng
Østfold	73,6 poeng
Rogaland	73,5 poeng

Maitellingene ga følgende resultat:

Sør-Trøndelag	65,4 prosent
Troms	61,2 prosent
Buskerud	60,1 prosent
Nord-Trøndelag	59,8 prosent
Nordland	56,0 prosent
Akershus med Oslo	53,0 prosent
Finnmark	51,3 prosent
Oppland	49,0 prosent
Hordaland	48,6 prosent
Møre og Romsdal	48,4 prosent
Sogn og Fjordane	43,0 prosent
Vest-Agder	39,5 prosent
Østfold	37,2 prosent
Vestfold	36,0 prosent
Telemark	35,1 prosent
Hedmark	35,0 prosent
Rogaland	33,0 prosent
Aust-Agder	26,0 prosent

Lysbruk etter junitellingen:

Opp igjen på bronsjeplass

Etter junitellingen av lysbruk om dagen er Finnmark nå kommet opp på tredjeplass sammenlagt i fylkeskonkurransen. Dette på tross av en heller dårlig innsats i juni med åttendeplass og bare 50,7 prosent. Landsgjennomsnittet er imidlertid 48,3 prosent lysbruk. Troms leder etter tre måneder med 196,6 poeng foran Nordland med 195 og Finnmark på tredje har 170,3 poeng.

På topp i juni kom Nordland med 74 prosent, mens Troms tok andreplassen med 72 prosent. Så var det et relativt langt sprang ned til Akershus på tredjeplass med 54,2 prosent. På jumboplass i juni kom Telemark med bare 25 prosent lysbruk. I de tre månedene tellingene har foregått er bruken i Telemark gått ned fra 46 prosent til 35,1, og er nå nede i 25 prosent.

I gjennomsnitt brukte 48,3 prosent kjørellys i juni. En økning på 1,8 prosent fra forrige måned. Men mange fylker har også gått ned i bruk.

Poengliste etter tre omganger:

Troms	196,6
Nordland	195,0
Finnmark	170,3
Buskerud	168,1
Sør-Trøndelag	166,8
Akershus	166,2
Vest-Agder	163,3
Nord-Trøndelag	158,9
Hedmark	146,3
Hordaland	145,8
Møre og Romsdal	133,7
Telemark	131,1
Aust-Agder	131,0

Oppland	130,7
Sogn og Fjordane	126,5
Rogaland	124,4
Vestfold	114,4
Østfold	112,6

Junitellingen:

Nordland	74,0
Troms	72,0
Akershus	54,2
Nord-Trøndelag	53,7
Buskerud	53,7
Vest-Agder	52,0
Rogaland	50,9
Finnmark	50,7
Hedmark	50,0
Møre og Romsdal	45,6
Sør-Trøndelag	46,5
Oppland	44,4
Aust-Agder	44,0
Sogn og Fjordane	41,5
Hordaland	41,2
Østfold	39,0
Vestfold	31,0
Telemark	25,0

Vi minner om at kjørellys har sin klare effekt også på lyse sommerdager, og ønsker alle en lysere sommer med kjørellys.

Kjør forsiktig



Det er sommer og ferietid med stor utfart på vegene våre. Dessverre skjer det så altfor mange ulykker og tragedier i ferietida. Denne bilen havnet i grøfta på Ifjordfjellet. La den stå som en advarsel til alle som ferdes på vegene. **KJØR FORSIKTIG, BRUK BILBELTE OG KJØRELYS.**