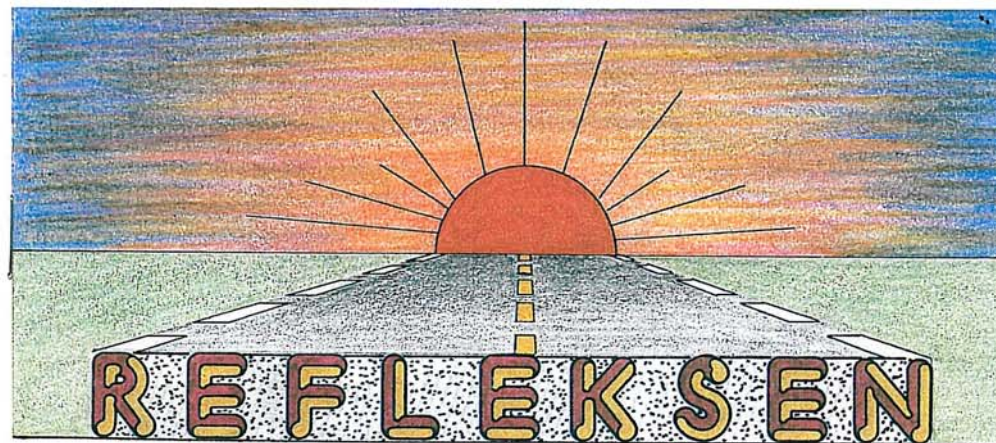


C

*GOD JUL
og
GODT NYTTÅR*



John Andersen

Bedriftsavis for Statens Vegvesen Finnmark

NR. 6 — 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

Vi er i gang	3
Bedre og bedre år for år	4
Vegvesenets astronauter?	7
Innfør obligatorisk trim i vegvesenet ..	8
En tredjedel hadde mangler	11
Maskinell planering	13
Gamle minner	16
Mye slit til ingen nytte	18
Viktig informasjon så tidlig som mulig	20
Vegvesenet har vært min familie	22
Fritidssyssel	25
Et faremoment på E-6 er nå fjernet ...	26
Nye trafikkskilt for arbeidsvarsling ...	29
Personallytt	30
Ha «Refleksen» i tankene	31



MODERN TIMES!

Forsidebilde: Jula skal feires i vegvesenet også, men kanskje ikke så dramatisk som vår tegner Øystein Langdalen her har skildret det.



VI ER I GANG

— FOR BEDRE TRANSPORT

STATENS VEGVESEN
FINNMARK



Statens vegvesen Finnmark er i gang. Joda, vi har jo egentlig alltid vært i gang, alltid på veg mot nye mål. Mål som vil bedre fylkets transport og dermed også tilværelsen for Finnmarks befolkning. I år er vi imidlertid kommet i gang med to vegprosjekter av stor betydning for viktige deler av vår kystbefolkning. Havøysund ser nå begynnelsen på vegforbindelsen til fastlandet og det øvrige vegnett. På vegen til Øksfjord kan alle vegfarende nå skue et hull i fjellet som er et tydelig tegn på at helårsvegen utenom det rasfarlige området vil bli fullført. Når vi også kan si at Nordkynvegen går mot fullførelse, så må jo konklusjonen bli at vi er i gang — i gang med de tre store prosjektene som så lenge har vært omstridt, planlagt og så inderlig ønsket.

Året 1984, derimot, har straks gått sin gang, og et nytt år står for døra. Hva dette året vil bringe av sorger og gleder er det ingen gitt å si noe om. Det vi kan love er at Statens vegvesen Finnmark også i 1985 vil arbeide for bedre transport i vårt nordligste fylke.

Med dette siste nummeret av «Refleksen» i 1984 vil redaksjonen ønske alle leserne en riktig god jul og et godt nyttår, samtidig som vi lover å komme sterkere igjen neste år med en bedre bedriftsavis for Statens vegvesen Finnmark.

BjaLa.

trafikanterne en sikker og god passering av Hauksjø-området. Når dette arbeidet vil stå ferdig er enda helt uvisst. Detaljplanen er ikke ferdig for hele strekningen enda, men viktigere er de årlige bevilgningene som må høynes vesentlig for at arbeidet skal kunne fullføres i samme takt som det andre arbeidet på E-6.

Bevilgningene redusert

Avd.ing. Bjarne Gaski som er anleggsbestyrer i Sør-Varanger sier til Reflek- sen at bevilgningene til Varangerbotn — Kirkenes er redusert med halvparten for 1985 i forhold til året før. Åtte millioner er alt som er disponibelt i 1985 og det er ikke mye man får gjort for de pengene. Bevilgningen for strekningen

er nå på 10 mill., men det er lånt 2 mill. i inneværende år. Totalt ble det brukt 18 mill. kroner på strekningen Varangerbotn — Kirkenes i 1984.

Imponerende arbeid

Så får vi bare vente å håpe at Hauksjøen og andre dårlige vegstrekninger mot Kirkenes utbedres og gjøres mer trafikksikker så snart som mulig. Det som vi alle vegfarende på strekningen har oppdaget er ihvertfall at det ER utført et imponerende arbeid så langt, og mye er endret siden Utsi's utblåsning i Stortinget i 1978. Om det som står igjen sier vi fra vegvesenets side:

— Gi oss midlene og vi skal skaffe Sør-Varanger en vegforbindelse de kan være stolt av.



Vegen forbi Hauksjøen er en beryktet strekning. Fra ura på øversiden raser det hvert år stein ned i vegbanen, og fra den smale vegen går terrenget bratt ned i vannet.

Vegvesenets astronauter?



Joda, de ser faktisk ut som om de var klar til å ta av med fjerne himmellegemer som mål. Men så er det altså ikke astronauter likevel, men Harald Mathisen (t.v.) og Kjell Tapio, begge fra Tana, som må iføre seg slik romdrakt for å utføre sandblåsingsarbeid. Bildet er tatt i Storsvingen i Hammerfest i sommer, hvor det pågikk et stort arbeid blant annet med å bygge en ny bru.

(Foto: John Fulland)

Aktiv trimpensjonist med råd til ledelsen:

— Innfør obligatorisk trim i vegvesenet!

— Innfør obligatorisk 15 minutters daglig trim i arbeidstida. Det vil arbeidsgiveren få igjen i form av bedre arbeidsglede og bedre arbeid.

Dette sier pensjonist Odd Antonsen i Kirkenes, og han burde vite hva han snakker om. Et aktivt liv med idrett og friluftsliv har gitt ham krefter og arbeidsglede som arbeidskameratene i vegvesenet har misunt ham. Foruten et godt liv i vegvesenet kan Odd også se tilbake på to nordnorske mesterskap i boksing, en fjerdeplass i NM, flere krets-mesterskap og hyllevis med pokaler og andre utmerkelser fra flere idretter. Turrenn på ski og turmarsjer er nå hans store lidenskap. At han nå er pensjonist gjør ikke aktiviteten lavere, snarere tvert imot.

— Nå kan jeg drive idrett og friluftsliv på heltid, sier den spreke trimpensjonisten.

— Boksing er en fin idrett — en idrett for mannfolk, og boksesporten har alltid tiltalt meg mest.

— Hvordan kom du inn i boksemiljøet?

— Det var bror min som lærte meg å bokse og da jeg begynte med denne idretten var det et godt boksemiljø både i Kirkenes, Vardø og Tromsø. I Kirkenes hadde vi en tid en landslagsbokser som instruktør. Han jobbet i politiet her.

Og Odd Antonsen nådde langt i sin favorittidrett. Han sikret seg to nordnorske mesterskap og en fjerdeplass i NM, i tillegg til flere krets-mesterskap. Odd snakker gjerne om gamle dager og boksemiljøet, men han har også meninger om boksing i dag.

— Jeg synes det er for galt at NRK

ikke kan vise boksing på TV. Det vises jo så mye idrett på skjermen som er betydelig verre: I boksing får du 8 ukers karantene etter en knockout. Ingen andre idretter har tilsvarende sikkerhetsanordninger.

— Men sporten går jo ut på å slå og skade motstanderen, det har jo ikke andre idretter?

— Nei, det er en stor misforståelse at motstanderen skal skades. Ved skade blir kampen avbrutt. Når du går i ringen for å utkjempe en kamp, så vet du også at motstanderen er trent for å tåle slag. Boksing er absolutt ingen farlig sport — ihvertfall ikke amatør-boksing.

— Hadde du selv noen knockoutseire, og ble du selv noengang slått ut?

— De fleste av mine seiere var på

knockout. Jeg slo hardt og trente mye for å være hard. Ble nok slått ned noen ganger, men ble aldri telt ut. Jeg har aldri tapt en kamp på knockout.

SKI OG FRILUFTSLIV

Etter at han sluttet med boksing ble langrenn hans kjæreste hobby. De siste 18 årene har han fått med seg det meste av turrenn på ski i Sør-Varanger og om sommeren går han alle tilgjengelige turmarsjer. Men trening må til.

— Jeg løper mye om sommeren og trener på ski om vinteren. Nå når jeg er blitt pensjonist med god tid, trener jeg

ca. 2½ time hver dag. I tillegg går jeg mye på fjellet.

Ja friluftslivet har vært en like viktig del av Odds fritid som idretten. Jakt og fiske i hjemlige trakter. Sydenferie har aldri tiltalt ham. Fisketurer og fjellturer kan det enda bli, men ikke mer jakt.

— Jeg fredet rypa for 7 år siden sånn helt privat. De stakkars rypene som er igjen må få leve.

GOD ARBEIDSMANN

Fra 1. juni 1945 har Odd Antonsen vært fast ansatt i vegvesenet som sjå-



Langrenn er Odd Antonsens kjæreste hobby nå. Han deltar på så mange turrenn som mulig og vinner som regel sin klasse. Men det krever mye trening. Hver dag trener han ca. 2½ time i skiløypa er med løping.



Odd Antonsen har ikke glemt gamle kunster, og demonstrerer gjerne en boksestilling. I bakgrunnen blinker det i pokaler og medaljer fra mange bragder i idrettslivet.

før. Han er kjent for å være en god arbeidsmann som aldri var redd for å ta et tak. Det var mange harde arbeidsdager, men også tid til spøk og moro.

— Guttene hadde engang slengt en stor landmine opp i lastekassa mi, og den holdt på å skremme livet av både meg og gutta i sandtaket. Heldigvis var den sikra, men vi fikk jo oss en støkk.

Om vinteren var det brøyting i uvær og tøffe forhold. Den verste turen han minnes var på Kongsfjordfjellet da plogen skar seg ned og under bilen. Uten mulighet til å skaffe hjelp slet han hele natta alene i uværet for å komme seg ned igjen. Men også i Sør-

Varanger kunne det være hardt nok. Engang brukte han 18 timer på en strekning på 1½ km.

ET FINT LIV

— Jeg har hatt et veldig fint liv. Jeg har fått være frisk og kunne drive med idrett og friluftsliv. Gode forhold og godt kameratskap har det vært på arbeidsplassen. Ingenting ville jeg ha forandret ved mitt liv, sier Odd Antonsen fra Kirkenes før han spenner på seg skiene og går ut i lysløypa for å nyte sin pensjonisttilværelse.

Mange kontrollert av biltilsynet under «Aksjon mot helgeulykker»

En tredjedel hadde mangler

I forbindelse med «Aksjon mot helgeulykker», som pågikk fra midten av juni til ut september, kontrollerte biltilsynet i Finnmark hele 1752 kjøretøyer i teknisk kontroll. Av disse fikk 588 kjøretøyer, eller 33,6 prosent, utstedt mangellapp. Tre prosent, eller 52, av de kontrollerte kjøretøyene ble avskiltet. De mest vanlige feilene var ved lys og refleks, og av personbilene som fikk utstedt mangellapp hadde hele 82 prosent slik feil. Også feil ved hjul/gummi var ganske dominerende med 52 prosent for mopeder og motorsykler og 35 prosent for personbiler. En fjerdedel av det totale antall kontrollerte kjøretøyer hadde feil ved lys eller refleks.



Dette er en del av den styrken biltilsynet i Finnmark satte inn i forbindelse med Aksjon mot helgeulykker. Fra venstre: Yngvar Pedersen, Lars Sagen, Leif Nystrøm, Tor Arild Malin og stasjonssjef ved biltilsynet i Vadsø Rolf Olsen.

Også informasjon

Biltilsynet i Finnmark utførte ialt 361 timeverk i forbindelse med Aksjon mot helgeulykker. Det ble avholdt 26 kontroller i perioden, alle i ukedagene fredag til søndag. I tillegg til tekniske kontroller ble det også foretatt adferdskontroller, og ialt 1440 førere fikk informasjon eller veiledning. Det gikk for det meste på korrekt bruk og bestemmelser om lys, dekk og spesielt om bruk av kjørellys om dagen. Biltilsynssjef Per Kr. Elnan opplyser at det virket som om det sviktet mye på kunnskapene om føreransvaret. Spesielt i helgene var det mange leide førere, og de tok ofte lett på ansvaret som er pålagt dem. Mange førere visste ikke om bilens tekniske mangler. Et annet forhold som var klart gjennom-



gående, var den dårlige tekniske standard på lette motorsykler.

Virkning

Biltilsynssjefen sier også at aksjonen klart har hatt sin virkning. Trafikantene regnet med å havne i kontroller i helgene og da har man oppnådd en viktig preventiv virkning. Også i forslaget til statsbudsjett for 1985 er det registrert at aksjonen ga slike resultater at det er verdt å følge opp neste år.



Mange helgekjørere fikk informasjon om hvor gode eller dårlige bilførere de var. Denne situasjonen er registrert av Øystein Langdalen.

Glimt fra Finnmark vegvesens historie:

Maskinell planering i Finnmark sommeren 1930

Av Godtfred Karlsen

«Maskinell planering av veier benyttes vesentlig i Amerika, derimot lite i Europa.

I Finnmark med lange distanser, enkel byggemåte, vanskelig med husrom for arbeiderne, kort sesong og en myggplage som vanskeliggjør bruken av hester, blev det besluttet å gjøre forsøk sommeren 1930 med maskinell planering for forsøksmidler.»

Slik innleder avdelingsingeniør Harald Hofseth sin rapport om maskinplaneringen sommeren 1930 i «Meddelelser fra Vegdirektoratet nr. 8 — 1931.

Arbeidet foregikk på strekningen Alta-Kautokeino, og han sier videre: «Av veidirektøren var der innkjøpt for forsøksmidler og stillet til disposisjon følgende redskaper: 1 Hanomag beltetraktor, 3,5 tonn, 28-30. 2 Russel piggploger, nr. 1 ca. 120 kg og nr. 2 ca. 200 kg. 1 Russel velteplog nr. 4 ca. 120 kg. 2 «Fresno» skraper ca. 0,5 m kapasitet hver. 1 hjulskrape ca. 0,5 m³ kapasitet. 1 svensk grøfteplog. 1 grøfteblad for arbeidet for veiholdet. En del reserveblad og pigger for plogene. Dessuten hadde man de tidligere innkjøpte og anvendte redskaper.

Terrengt ligger særdeles godt til rette for et sådant forsøk. En vesentlig ulempe er dog at forsøksfeltet ligger langt mot nord, fjernt fra hjulpekilder som i visse tilfeller kan ha stor betydning for et lønnsomt resultat.

Det ble planert 9850 meter vei med opptil 4,0 meter bred planering ibereg-

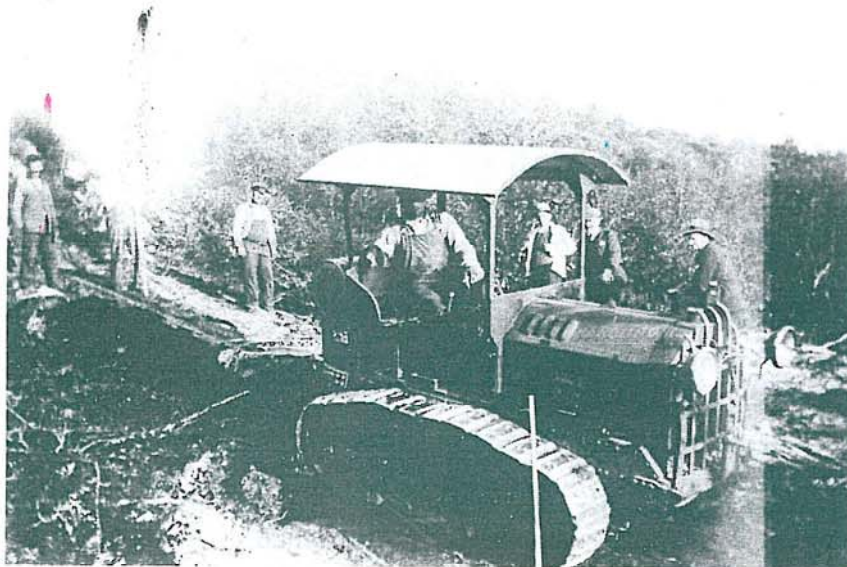
net grøft, med en samlet omkostning av kr. 17.492,66, iberegnet renter og amortisasjon av de maskinelle redskaper og leie av veiholdet.»

Så langt Hofseths rapport fra 1930, og det kan opplyses at planeringen ble utført mellom pel nr. 4315 — 5300.

Det kan være av interesse å si hvorledes arbeidet ble utført. Planeringsarbeidet ble utført i tiden 22. juli til 6. september 1930, og om dette skriver avd.ing. H. Hofseth følgende:

«Etter terrengets art tok man under behandling kortere eller lengere stykker ad gangen.

Under planeringen ble piggplogene som regel først kjørt for å bryte opp grunnen og løse de stener som lå øverst, likesom også torven ble løsrevet og fjernet ved at der til ett eller flere trær samtidig ble festet en kjettingslings fra traktoren. Trærne ble rykket



Hanomag beltetraktor under vegplanering. Det er vel mulig at det er en «Fresno» skrape som den sleper.

Overingenør for Finnmark vegvesen, K. Fixdal er nr. 2 fra høyre. Har ikke navn på de øvrige personer.

opp og fjernet. Mindre trær ble fjernet på et øyeblikk. Store furutrær med opp til 15'' — 18'' diameter 1,0 m overfor roten, var tildels vanskelige å få overende, men ved å feste kjettinger høgt på stammen og stramme til flere ganger så treet kom i svingende bevegelser måtte de til slutt ned. Når dette var gjort ble kjettingen skiftet over til roten på en sådan måte at man «rullet» treet ut til siden.

Det var forbausende hvor stor sten der fulgte opp med plogene. All synlig sten var selvfølgelig fjernet på forhand. Større sten på eller i grunnen på 0,5 m³ og derom sprenget man ved å legge sprengstoff under, men senere oppdaget man at stenene kunne fjernes lettere og billigere ved å slå kjettingslingene rundt og trekke dem bort. Var traktoren alene for svak kom veihøvelen til hjelp.

For å løse grunnen ble fortrinnsvis velteplogen kjørt.

Til kortere massetransporter ble anvendt de to Fresno-skrapere koblet etter hinannen ved hjelp av kjetting.

Til lengre transporter anvendtes bil. Ved de lastingsanordninger vi hadde kunde bilmateriellet ikke helt utnyttes. Man satte opp en bukk i bilhøyde ved en bakkefot. Bilen kjørte under den og masser ble trillet og tippet direkte i bilen.

Men da disse lange massetransporter prosentvis er små, er det et spørsmål om det lønner seg med hurtigere virkende anordninger.

I skråterreng tok høvelen sidetransporter, likesom den også tok grøfter og forøvrig dannet veiens form. Høvelen anvendtes også til ganske korte og små massetransporter, om det var lønn-

somt kan ikke så godt sies, men det passet til somme tider å utføre det på den måten.

Etterhvert som arbeidet skred fram og man fikk mere øvelse ble der naturlig stillet større og større krav til veiens utseende og soliditet. (Det må ikke glemmes at veier er fortsatt bygget som rydningsvei.)

Onduleringer ble mindre og mindre, skjæringer og fyllinger større og større og veien fikk mere og mere karakter av vanlig veiplanering. Man har holdt seg mest mulig til rettlinjer så onduleringer er der allikevel nok av.»

Dette var en del av avdelingsingeniør Harald Hofseths rapport om maskin-

planeringen i 1930 som var tatt inn i Meddelelsen fra Veidirektøren nr. 8 — 1931.

I og med maskinplaneringen på veganlegget Alta — Kautokeino i 1930 var en ny epoke i Finnmark vegvesen innledet.

Det ble gradvis utvikling i bruken av maskiner på veganlegg og en fikk for hvert år mere og bedre erfaring med maskinplanering.

Dette må en forstå og huske på at utviklingen i maskinplaneringen gikk i fra «rydningsveg» til farbar framkomstveg med bil» og fram til «vanlig maskinplanering» på veganlegg sommeren 1939 og 1940.

Godtfred Karlsen trenger hjelp til innsamling:

— La oss ta et krafttak

I et senere nummer av Refleksen skal jeg forsøke å fortelle om utviklingen av maskinplaneringen i Finnmark i perioden 1930 — 1940. For at dette skal bli så korrekt og riktig som mulig trenger jeg hjelp fra dere alle som har noe kjennskap til denne perioden.

Jeg er overbevist om at det ennå kan finnes både billedmateriale og skriftlige notater o.lign., og hvem vet om ikke noe av redskapene også kan finnes. Det gjelder bare å finne fram til de personer som kan ha kjennskap om dette.

Det gjelder ikke bare maskinplanering, men forøvrig alt det øvrige som angår Finnmark vegvesen. La oss i 1985 ta et krafttak for å skaffe fram mest mulig av den viten som ennå finnes om Finnmark vegvesens virksomhet i tiden før — under og etter siste krig.

Kan DU bidra med noe, så kontakt Godtfred Karlsen eller redaktøren av Refleksen, på vegkontoret i Vadsø.

På de neste 2 sidene vil vi presentere flere bilder fra den første tida med maskinplanering i Finnmark.

Gamle minner



Veihøvelen i arbeid.



Er dette slepeskrape?

Gamle minner



Beltetraktor med rulleskrape.



Beltetraktor med rulleskrape.

Vegen munner ut i ingenting:

Mye slit til ingen nytte

En gang i midten av 30-åra har mange vegarbeidere slitt forgjeves på en vegstrekning mellom Gandvik og Brannsletta. Her ble det kjørt stein med trillebår, lagt lag på lag og bygget stikkrenner — men så en dag ble det slutt. Uvisst av hvilken grunn ble arbeidet plutselig avbrutt. Selv om vegen i dag er ganske nedgrodd av skog, så kan man helt tydelig se at den gamle vegen munner ut i lyng og annen natur. Vegen ble aldri fullført. Hvorfor?



Her kan man se med all tydelighet at vegen aldri ble fullført. Det må ha kostet mye slit, tid og penger å komme så langt — men så ble arbeidet avbrutt og siden har vegen ligget der til ingen nytte og bare munnet ut i naturen.

Når du kjører på nyvegen som snart er helt ferdig opp fra Gandvik mot Brannsletta, vil du like før Åpenvik-toppen passere en liten vegbit fra midten av 30-åra som aldri ble tatt i bruk til det den var tiltenkt. Vegstrekningen er i dag synlig i en lengde av ca. 150 meter. Den går nokså parallelt med dagens veg og er bygd opp med stein. Noe nedgrodd er den, men godt synlig når du kommer nær, og stikkrennene fungerer slik de var tiltenkt. Det gjør derimot ikke vegen — for den ender opp i Guds natur:

Hva har skjedd?

Det var vanskelig å få greie på nøyaktig hva som har skjedd her. Godtfred Karlsen ved vegkontoret mener imidlertid at arbeidet må ha pågått i midten

av 30-åra, og at det var såkalt nødsarbeid. Sannsynligvis også utført som vinterarbeid. Det kunne vært arbeidere fra Vestre-Jakobselv eller fra andre steder på nordsida som ukependlet over fjorden med årer og seil for å tjene til livets opphold på vegarbeide her.

Årsaken til at denne akkorden plutselig ble avsluttet og linja endret, kan være flere. Karlsen er overbevist om at økonomiske årsaker har vært avgjørende. Det kan ha vært fjellets beskaffenhet eller vannføringa forut som har fått ingeniøren til å velge en annen og billigere løsning. Kanskje har det vært for mye kontorarbeid i planlegginga og at man senere oppdaget at kartet ikke stemte med terrenget.

Hva som nøyaktig har skjedd er uvisst, men vet DU så gi oss et tips.



Vegen er tydelig bygget med tanke på at den skulle tåle alt av datidens tungtrafikk og meningen var nok at den skulle tjene vegfarende i mange, mange år. Men så ble den altså ikke tatt i bruk i det hele tatt. Stikkrenna vi ser er en såkalt 60-renne. Altså med størrelse 60 × 60 cm, som gjerne ble finere laget enn denne.

Mikromaskin forbedrer trafikksikkerheten:

Viktig informasjon så tidlig som mulig

Registrering av vegtrafikkuhell gir viktig informasjon for å vurdere hva som bør gjøres for å bedre trafikksikkerheten. Denne informasjonen må bli tilgjengelig så tidlig som mulig for at den skal ha best mulig effekt.

Det er bakgrunnen for at planavdelingen nå har gått til anskaffelse av en IBM mikromaskin. Ved hjelp av denne kan man hele tida være ajour med ulykkestallene og kunne få ut den nødvendige statistikk for å vurdere ulykkesituasjonen.



Stor interesse for den nye mikromaskinen på planavdelingen. Her er det Jan Jaap Schoone, Trude Schistad og Mathis Astrup som studerer maskinens muligheter. I forgrunnen ser vi plotteren som tegner ut grafiske framstillinger og diagrammer.

Den nye IBM mikrodatamaskinen som planavdelingen nå har anskaffet seg består av en fargeskjerm med tastatur, en printer og en plotter. Printerens var det noe galt med slik at den er sendt tilbake til reparasjon, men den ventes snart å være klar. Plotteren er egentlig en tegner som i en fantastisk hastighet tegner ut figurer, grafiske framstillinger og diagrammer slik som man selv vil ha det.

Politirapporter

Det er politiets rapporter om trafikkuhell som er bakgrunnen for registreringen. På disse skjemaene får vi opplyst hvor ulykkene inntraff, når, hvordan og hvilke trafikantgrupper som var innblandet. Tidligere ble disse opplysningene bare registrert på vegkontoret og bearbeidingen skjedde i Vegdirektoratet og i Statistisk sentralbyrå. De offisielle trafikktallene med viktige tabel-

ler og oversikter fikk vegkontorene først oversendt ca. et år etter.

Med den nye mikromaskinen på vegkontoret kan vi nå være ajour så snart vi får inn politirapportene, og viktige opplysninger om ulykkesforholdene kan brukes så tidlig som mulig.

Seks utskrifter

Det er seks forskjellige måter å få utskrift fra maskinen på. Det er

- 1: Drepte og skadede fordelt på trafikantgruppe og bebyggelse.
- 2: Drepte og skadede fordelt på gruppe og alder.
- 3: Personskadeulykker fordelt på måned og ulykkestyper.
- 4: Personskadeulykker fordelt på uhellskade og bebyggelse.
- 5: Personskadeulykker fordelt på veg og hpnr.
- 6: Personskadeulykker fordelt på kommune.



Avd.ing. Trude Schistad øver seg her på å betjene maskinen. Når alt fungerer som det skal, vil det være en enkel sak å få ajourførte ulykkestall fram på skjermen eller på papiret i den form man måtte ønske det.

Karl Labahå har parkert brøytebilen for godt:

— Vegvesenet har vært min familie

— Vegvesenet har vært mitt liv og min familie, sier Karl Labahå i Bugøyfjord. Livet Kalle har levd i vegvesenets tjeneste var nok ofte hardt når Kong Vinter satte inn sine stormtropper mot de som slet for å holde vegene åpne. Men når folk satt fast i uværet eller ambulansen måtte fram, da kunne ikke Kalle annet enn å prøve uansett værforhold.

Nå er Kalle pensjonist og han innrømmer gjerne at det var en hard overgang til et rolig liv uten den vante arbeidsdag. Det går bedre nå når han er blitt vant til det og egentlig så ønsker han ikke de harde tidene tilbake.

I 1947 ble Karl Labahå fast ansatt i Statens vegvesen. Før den tid hadde han et år bak seg i tømmerkogen og en tid hadde han småjobber i vegvesenet. Han var blant annet med på å bygge Neidenbrua, og om den tida kan han fortelle en dramatisk historie:

— For å komme over elva hadde vi en taubane med ei kasse som ble trukket over på vaiere. Vi kunne være 3-4 mann i kassa og det gikk helt bra. Men en dag skulle kokka, Margit Ravna fraktes over. Hun var alene i kassa og plutselig røk en vaiere og hun falt en 6-7 meter ned.

— Ble hun sterkt skadet?

— Neida, lykken var den at det bare var en halvmeter vann da ulykken skjedde. Hun ble våt selvfølgelig, men bare «banntes» og kravlet seg opp igjen. Like før var fire mann blitt fraktet over uten noen problemer, men etter dette fikk vi laget en midlertidig gangbru for å komme oss over. Patenten med kassebana var nok for dårlig.

Ikke rare bilen

Men det var lastebilkjøring som skulle bli Kalles hovedarbeid i vegvesenet. Han kjørte først stein med kjelke og trillebår, men i 1951 fikk han sitt førerkort og da ble det større kjøretøyer. Vel, ikke så store til å begynne med akkurat.

— Jeg kjørte en chevrolet, og det ble gruskjøring om sommeren og brøyting om vinteren. Når jeg kjørte meg fast i snøen, så var det å ta av plogen og trekke den løs med slings. Det var ikke rare bilen, kamerat.

Berget mange fra fjellet

Selv om bilene etterhvert ble bedre, så måtte Kalle tåle mang en støyt og mange harde døgn på fjellet i uvær og blåst. Mange ganger var han med å berge folk fra den sikre død. Folk som hadde kjørt seg fast i uvær og kulde, og som var uten muligheter til å komme seg ned.



— Nå kan jeg slappe av og nyte pensjonslivet, sier Kalle Labahå. Mange kaffekopper har han kokt til farende folk som har søkt hjelp i uvær. Men også nå etter at han har parkert brøytebilen for godt er det en kaffekopp å få hos Kalle.

— En gang var det 16 personer på Gednø som ikke kom seg videre — både kvinner og barn. Vi hentet mat til dem og fikk omsider fraktet de ned til Tana og i hus. Vi kunne jo ikke bare overlate de til seg selv. Verst synes jeg det var å finne folk som hadde kjørt seg fast eller som ikke kom seg videre, og som ikke hadde skikkelig klær med seg. Den største feilen man kan gjøre når man kjører på fjellet det er å ikke ta med seg nok klær. Du fryser fort ihjel med småsko og uten lue.

Men også brøytebilen kunne kjøre seg fast. Da var det et hardt slit for å komme løs og det gikk ikke an å gi opp.

— Vi kjørte jo aleine mann i bilen og helt uten radiokontakt. Det skal jeg si kamerat, at det var ofte tøfft og hardt arbeid i timevis for å komme løs.

Ambulansen måtte fram

Høyeste prioritet for hjelp over fjellet hadde selvfølgelig ambulanser og syke-transporter. For å hjelpe disse fram måtte de ofte ta sjanser som man ellers ikke ville ha tatt. Best husker han en tur til Kongsfjord for å hente en syke-transport etter at fjellovergangen egentlig skulle vært stengt.

— Det var vegmester Øverli som ga meg beskjed om å kjøre, og han skulle

selv være med. Det ble en tøff tur og det begynte også å snø tett. Øverli ble mer og mer stille etterhvert, men da vi så lysene fra Austertana begynte han å synge. Syketransporten kom fram, men da jeg spurte Øverli om vi skulle ta en tur til, svarte han — nå er det stengt for vinteren. Nei, kameraten var nok ikke så begeistret for å kjøre med vinduet åpent for å kunne se i uværet.

Men selv om Kalle er en snill mann og gjerne hjelper folk i nød, så gnistrer det stygt når noen prøver å utnytte ham for mye. Det verste han visste var folk som opplyste at de hadde syke folk med i bilen bare for at brøytesjå-

føren skulle lose dem over fjellet natte- stider og i dårlig vær. En gang måtte han også lose en ambulanse til Bugøy- nes hvor det etter mye strev viste seg at pasienten som skulle hentes ikke ville være med.

Men stort sett var Kalle både hjelpsom og var aldri redd for å ta et tak. Timer skrev han bare for kjøring. Ventetid og stell av bilen ble ofte gratisarbeid.

— Jeg hadde bestandig den innstilling at det var viktig og nødvendig at vegen var bra og at folk kunne komme seg fram uten større problemer.



Overgangen fra en aktiv tilværelse i vegvesenet og til et rolig pensjonistliv var ikke så helt enkelt for Kalle, men nå er han blitt vant til det rolige hjemmeliv med ved- saging og annet småpussel hjemme i Bugøyfjord.

Fritidssysse



Venterommet som vegvesenet har bygget ved ferjekaiene skulle være en service og en nødvendighet for de reisende. Dessverre er mange farende folk skjødesløse med alt som tilhører andre. Her viser Svein H. Seljenes fram resultatet av noen minutters venting: inventaret blir god pinneved. Dette har ført til at ferjehusene i Havøysund og Snøfjord blir låst hver kveld slik at toaletter og vasker ikke er tilgjengelig for publikum.

Tekst og foto: John Fulland.

Nybrua ferdig i Reppen:

Et faremoment på E-6 er nå fjernet

I og med at den nye brua i Reppen i Nesseby kommune nå er ferdig, er et av de store faremomentene på E-6 fjernet. Den gamle Reppen bru var et ulykkespunkt hvor det har vært både dødsulykke og mange ulykker med personskader og store materielle skader.

Nybrua er en stålbejelkebru med 15 meters spenn og den har kostet 1,5 mill. kroner. Arbeidet startet opp ved nyttårstider og byggetiden har altså vært ca. 9 måneder. I byggetida har trafikken vært dirigert over en midlertidig omkjøringsbru.



Den nye Reppen bru er blitt et flott byggverk. Det er en såkalt stålbejelkebru med 15 meters spenn. I forgrunnen sees ei laksetrapp som nok vil fungere bra også etter vegvesenets kanskje litt forstyrrende bruarbeid.



Svingen er rettet ut og brua lagt høyere slik at Reppen er blitt et betydelig mer trafiksikkert punkt på E-6. Til venstre sees rester etter den gamle brua og etter den midlertidige Bayley-brua som fungerte som omkjøringsbru i byggetida.

Et brulag på fem mann har vært i aktivitet med brubygginga i Reppen siden nyttårstider. I perioder har arbeidsstokken imidlertid vært nede i tre mann. Brubygginga startet opp som et vinterarbeidsprosjekt og akkurat slike prosjekter for å holde folk i arbeid om vinteren, kan det være mangel på. Men arbeidet har gått bra uten noen større problemer.

Bayley-bru

For at trafikken skulle gå under byggetida, var det i dette tilfelle nødvendig med en midlertidig omkjøringsbru. Det ble derfor satt opp en såkalt Bayleybru, egentlig en militær bru, før den gamle brua kunne rives og selve anleggsarbeidet startes.

Ulykkespunkt

Det er en kjennsgjerning at Reppen

lenge har vært et av de store ulykkespunktene på E-6. For noen år siden ble en ungdom drept i en utforkjøringsulykke her, og det har både før og etter skjedd mange utforkjøringer der med personskade og med store materielle skader. For de vegfarende er det derfor en stor lettelse at dette punktet nå er utbedret.

Kostet 1,5 mill.

Den nye Reppen bru var opprinnelig kalkulert til 1,1 mill. Totalkostnadene ble imidlertid 1,5 mill. Det innbefatter da omkjøringsbrua og tilknytningsveg til nybrua. Den 15 meter lange stålbejelkebrua ble bygd på ca. 9 måneder og trafikken ble satt på ut i oktober måned.

Sparte penger

Det har vært mye snakk om at vegvesenet i Finnmark bygger dyrere bruer

enn andre fylker og at entreprenører kan bygge billigere enn oss. Avd.ing. Bjarne Gaski, som har vært anleggsbestyrer ved Reppen bru, er ikke enig i dette. Ihvertfall ikke når det gjelder dette prosjektet.

— Istedenfor å kjøpe dyrt forskalingsmateriale som ikke blir brukt igjen, har vi her leid forskalingssystem. Jeg er sikker på at vi på denne måten har spart mye penger. Jeg tror ikke private entreprenører kunne ha gjort denne jobben billigere, sier Bjarne Gaski.

Andre nevner også det fordyrende med at vi i Finnmark har et hardere klima. Det er selvfølgelig dyrere med anleggsdrift når kulde og dårlig vær hindrer effektiv utnyttelse av maskiner og maskiner.

Flere småbruer

Det er en rekke småbruer på sørsiden av Varangerfjorden som nå står for tur til å skiftes ut. Overingeniør Rune Hermansen opplyser til Refleksen at, første prioritet har Vesterelv bru. Det er den eneste brua i Øst-Finnmark som ikke tåler 10 tonns akseltrykk. Denne brua vil bli på 35 meters spenn og bygd som betongplate på stålørspole. Planene ventes ferdig i løpet av vinteren. Også brua over Haukelv i Bugøyfjord skal skiftes ut, og senere de to andre bruene i Bugøyfjord — over Flomelv og Klokkelv.



Her gjøres det siste arbeidet med den nye Reppen bru. Den midlertidige omkjøringsbrua demonteres og kjøres bort. I bakgrunnen pågår den siste oppussingen av vegskråningene.

Nye trafikkskilt for arbeidsvarsling

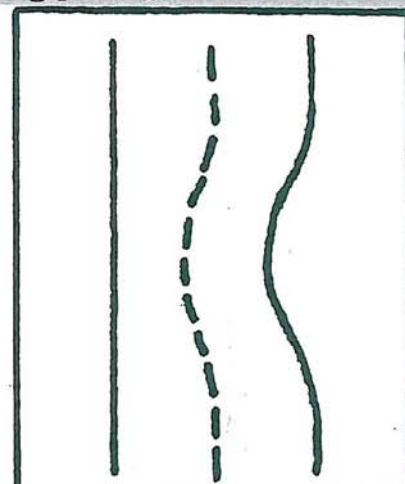
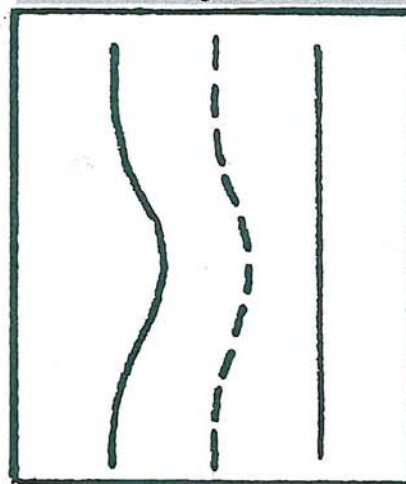
Nye trafikkskilt er innført i forbindelse med varsling av arbeid på offentlig veg.

Kjørefelt stengt

Dette skilt benyttes på veger med to eller flere kjørefelt i samme retning. Skiltet varsler at venstre kjørefelt er stengt lengre fremme.



Smalere kjørefelt, innsnevring på høyre/venstre side



Disse skiltene brukes i forbindelse med arbeid på motorveg og andre tofelts veger med stor trafikk.

Skiltene varsler om to smale felt forbi arbeidsstedet. Skiltet er oransje med sorte symboler.

Pensjonistsammenkomst

Den 10. oktober ble det avholdt en sammenkomst på Alta hotell for å ta avskjed med de som hadde sluttet ved nådd aldersgrense i løpet av siste år, og som hadde arbeidet ved avdelingene i Alta — Kval-sund-området.

Vegsjefen var tilstede sammen med representanter for den lokale le-delse ved anlegg og vedlikehold.

Etter at middag og kaffe var servert holdt vegsjefen tale hvor han takket for innsatsen i vegvesenet samtidig som han orienterte om ar-beidsdriften og framtidsutsiktene for etaten. Han overrakte tilslutt diplomer og honnørgaver til:

John Digre, Alta	med 38 års tjeneste
Arne J. Mikalsen, Alta	med 38 års tjeneste
Olav Pedersen, Øksfjord (Storsandnes)	med 32 års tjeneste
Bjarne Johansen, Hasvik	med 31 års tjeneste
William Mikalsen, Kviby	med 28 års tjeneste
Arnt Larsen, Øksfjordbotn	med 24 års tjeneste
Arnulf Nilsen, Rafsbotn	med 23 års tjeneste
Hans Hansen, Stallogargo	med 23 års tjeneste
Anders Andersen, Stallogargo	med 21 års tjeneste
Håkon Grønn, Sopnes	med 13 års tjeneste
Åsta Hammari, Rafsbotn	med 12 års tjeneste

Der respektive fruer/menn fikk overrakt blomsterbuketter.

Begynt/sluttet og opprykke i 1984

Nytilsatte: Torbjørn Torgersen, opp-synsmann fra 10/9.

Gudmund Nilsen, overing. og leder av trafikkseksjonen fra 1/1-85.

Per Arne Holten, ing., mask. fra 17/12.

Tor Oddvar Hansen, ing., bil. Alta fra 1/12.

Jon Bertelsen, jur. kons. fra 1/2-85.

Anne Lise Pedersen, fast ktr.ass. 12/10.

Inger Johanne Romsdal, fast ktr.ass. fra 12/10.

Boye Yttervoll, ing. bil., Hammerfest 2/1-85.

Hans Fredrik Arnesen, vegmester Skaidi.

Øystein Opgård, vegmester Alta.

Rigmor Leirvik, vikar avd.ing. 14/1-85.

Opprykk: Torkjell Johnsen oppsyns-mann fra 1/8-83.

Kurt Karlsen, Ole Kr. Olsen og Nils O. Persen, oppsynsmenn fra 1/8-84.

Sluttet: Overing. Tor Kaastrup 30/6-84. Vegmester Johannes Mathisen 1/9-84.

Ha «Refleksen» i tankene!



GÅR DU I EGNE TANKER?
TENK HELLER PÅ STOFF TIL

REFLEKSEN

Når du nå likevel går i tanker, så hvorfor ikke tenke på bedriftsavisa di. Og når du nå først har tenkt på «Refleksen» så hvorfor la det bli med tanken? Sett tankene ut i livet og bidra med stoff som vil gjøre bedriftsavisa for Statens vegvesen Finnmark til en bedre avis. Vi tar imot all slags stoff og tips som angår vegvesenet: bilder, tegninger, utredninger, fortellinger — tanker. Og hvorfor ikke et dikt eller gode historier?