

De glemmer vel ikke

MORGENGYMNASTIKKEN?



ETT -



TO!



ETT -



TO!



ETT

- TO!



KUKK

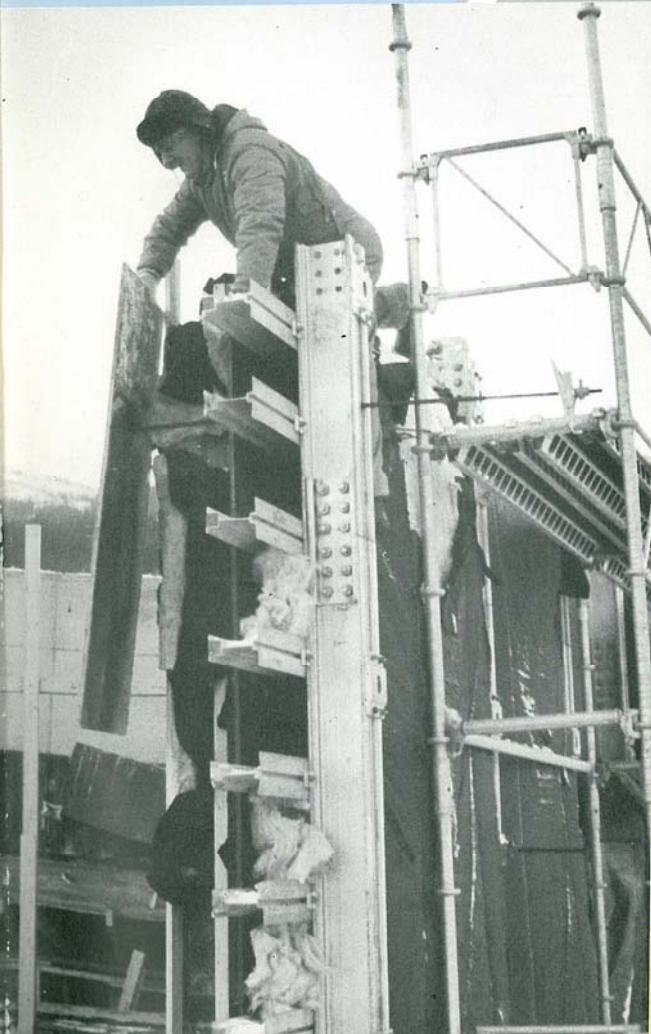
KJØR!



REFLEXEN

BEDRIFTSAVIS FOR
STATENS VEGVESEN
FINNMARK

NR. 1 — 1985
4. ÅRG.



EDB — Er Det Bra?



— Ingen trenger å være utrygg på EDB-framtida, sier formannen i styringsgruppa for EDB, Per Kr. Elnan (bildet). Mer EDB på

sidene 4, 5 og 6.

Maskinell planering sommeren 1930.

Del 2. sidene 9, 10 og 11

Mot 10-tonns veg til Hammerfest



Den nest siste flaskehalsen som hindrer 10-tonns veg fram til Hammerfest er snart borte. Reparfjord bru er under bygging og vil stå ferdig til høsten.

sidene 14 og 15

Har Vardøtunnelen innfridd forventningene?

sidene 16 og 17



REFLEXEN

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Finnmark

Redaktør:
Bjarne Langseth

Redaksjonsråd:
John Fulland, formann
Karl S. Foslund, nestform.
Halvar Halonen
Per Kling Mathiesen
Kjell R. Johnsen

Opplag:
1500 eksemplarer

Trykk:
Helfjords Boktrykkeri A.s
Vadsø

INNHold:

Er det bra?	3
Ingen trenger å være utrygg på EDB-framtida	4
Autosys til biltilsynet	5
EDB-kurs i vestfylket	6
Vi heter Statens vegvesen Finnmark	7
Redaktørens lune hjørne	7
Bildeglimt fra Havøysundvegen	8
Organisasjonsnytt	9
Maskinell planering i Finnmark sommeren 1930. Del 2	9
Gamle minner	10
«Den siste tromsværing» er gått av med pensjon	12
Fra aktiv vegmann til aktiv pensjonist	13
Har Vardøtunnelen innfridd forventningene?	14
Mot 10-tonns veg til Hammerfest	16
ELF-årsmøte i Alta	18
Hvor er maleriet?	18
Kontaktmøte med Samferdselsutvalget	19
Biltilsynets kontaktmøte	19



ER DET BRA?

EDB — er det bra? spør vi i forbindelse med EDB-informasjon i dette nummeret av Reflexen. Det kan det være vanskelig å svare på, men spørsmålet er så viktig at vi har valgt å bruke det som en fast vignett for alt EDB-stoff i bedrifts-avisa i tida framover.

Spørsmålet er viktig fordi vi alltid må spørre oss hva vi skal bruke EDB til, og ikke la datamaskinene få bestemme over oss. EDB må være et hjelpemiddel til å gjøre jobben bedre, hurtigere og sikrere til beste for de vi er satt til å betjene — publikum. Med det målet klart for øye og med vilje til samarbeid kan EDB være bra, men det er opp til oss.

Er det bra? spør vi også i en annen sammenheng. Er Reflexen bra? Er bedriftsavisa for Statens vegvesen Finnmark med denne omleggingen blitt bedre?

Vi er ikke i tvil om at Reflexen på tross av denne overgangen til A4-format også kan bli enda bedre. Nå har vi fått et format og en utforming som kan gi leserne en mer leservennlig avis, en mer tiltalende form og flere muligheter til variasjoner. Kort sagt, en bedre lay-out. Nå må vi utnytte denne muligheten til også å lage et mer variert og interessant stoff som mest mulig dekker det formål bedrifts-avisa har, nemlig å informere de ansatte om det som skjer i etaten. Avisen skal også være et forum for fri meningsutveksling — utnytt det.

Vi oppfordrer herved flest mulig til å komme med kommentarer, ros eller ris, til denne omleggingen av Reflexen, og selvfølgelig ønsker vi, nå som før, tips, råd og bidrag i alle former. Bruk avisa di.

BjaLa.

FORSIDEBILDE: Høyt tilværs i kulda under riving av forskaling på den nye Repparfjordbrua.

(Foto: Bjarne Langseth)

EDB — ER DET BRA?



— Ingen skal trenge å være utrygg på hva slikt utstyr skal få av konsekvenser for vegkontoret, sier formann i styringsgruppa, Per Kr. Elnan.
(Foto: Bjarne Langseth)

DETTE ER STYRINGSGRUPPA

Svein Kaski med varamedlem Arild Varsi. Kjell Kvåle med varamedlem Rune Hermansen. Asbjørn Anthonen med varamedlem Ann-Irene Baumann. Per Kr. Elnan med varamedlem Arnold Dolonen. Anne Lise Pedersen med varamedlem Rita Iversen. Inge Fred Derbo med varamedlem Bay Skog. Willy Hansen med varamedlem Trond Skorstad. Jan Henninen med varamedlem Ruth Hegg.

Som gruppas sekretær er oppnevnt Jan Jaap Schoone og gruppa har valgt Per Kr. Elnan som formann.

DETTE ER GRUPPAS MANDAT

- 1: Styringsgruppa skal fungere som rådgivende EDB-gruppe ved Finnmark vegvesen og alle EDB-prosjekter følges opp gjennom gruppa i henhold til lover og avtaler. Det forutsettes at det nedsettes de nødvendige arbeidsgrupper
- 2: Gruppa har ansvaret for å gi den nødvendige informasjon til partene
- 3: Det er gruppas oppgave å vurdere opplæringsbehovet og tilrå opplærings tiltak innen EDB
- 4: Medlemmene med varamedlemmer oppnevnes for 2 år. Det er opp til partene fritt å bytte ut sine medlemmer etter behov, dog ikke uten tvungende grunn. Styringsgruppa velger selv formann

Formann i styringsgruppa for EDB:

— Ingen trenger å være utrygg på EDB-framtida



Bjarne Langseth

— Vi er kommet igang så tidlig at vi har muligheten til å være godt forberedt til minimaskinene kommer til vegkontoret i 1. kvartal 1986. Ingen skal trenge å være utrygg på hva som kommer og hvilke konsekvenser det vil få.

Disse optimistiske uttalelser kommer fra biltilsynssjef Per Kr. Elnan, som er formann i styringsgruppa for EDB. Gruppa er nå godt igang med forberedelsene til EDB-alderen på vegkontoret.

Opprettelsen av styringsgruppa gikk imidlertid ikke helt smertefritt for seg etter at ledelsen innkalte til det første informasjonsmøte om EDB i august 1984. I det videre arbeidet utover høsten ble det uenighet om sammensetningen av styringsgruppas medlemmer. Resultatet ble at organisasjonene NVF, NAF og NTL innkalte ledelsen til forhandlingsmøte den 18. desember '84 angående styringsgruppas mandat og sammensetning.

På dette møtet ble det enighet om at styringsgruppa skal bestå av 4 representanter fra organisasjonene, som fordeles slik: 2 representanter fra LO/Kartellet, 1 representant fra YS og 1 fra AF, samt 4 representanter som oppnevnes av ledelsen. I tillegg oppnevner ledelsen sekretær.

Både fra ledelsens og fra organisasjonens side er det uttrykt tilfredshet med resultatet og styringsgruppa er nå godt i gang med arbeidet.

ARBEIDSGRUPPER

På det første møtet i styringsgruppa ble det nedsatt en arbeidsgruppe som begynner å arbeide med planer for installasjon av minimaskiner. Planene skal forelegges styringsgruppa.

For å kunne lage en forhåndsanalyse for innføring av minimaskiner trengs opplysninger fra avdelingene, og styringsgruppa ba derfor om at det opprettes avdelingsvise arbeidsgrupper. Gjennom disse arbeidsgruppene har

EDB — ER DET BRA?

Autosys til biltilsynet

styringsgruppa nå fått svar på hvilket utstyr avdelingene har, hvordan det brukes og hvilke oppgaver man ønsker å utføre ved hjelp av EDB i den nærmeste framtid. Utgangspunktet her er at minimaskinene kommer til vegkontoret 1. kvartal 1986.

KREVER TID, TID, TID

På det andre møtet hadde styringsgruppa et svært nyttig besøk av overing. Vidar Alver fra Oppland vegkontor. Han fortalte om de erfaringer Oppland har med EDB etter at minimaskiner nå er tatt i bruk. Han la vekt på at EDB bare må være et hjelpemiddel og at avdelingene får hovedansvaret for innføringen. Styringsgruppa og ledermøtet skal koordinere det hele med vekt på opplæring og informasjon.

Per Kr. Elnan framhever også et par andre viktige tips fra overing. Alver: 1: Innføring av EDB krever tid, tid, tid 2: I forbindelse med utvikling, arbeidsmiljø, produktivitet, service og hurtighet kreves nytenkning

Styringsgruppa ble på siste møte enig i at avdelingene fortsatt må få frihet til å eksperimentere med mikromaskiner. Betingelsene her må være at finansieringen klareres med rett vedkommende og at typen klareres med styringsgruppa.

REFLEXEN FØLGER MED

Det er en selvsagt ting at alle ansatte må informeres så mye som mulig om det som skjer med forberedelsene til innføringen av EDB. Reflexen vil holde sine spalter åpne for leserinnlegg, betraktninger og referater om dette viktige temaet, og gjennom en fast spalte vil vi bringe nytt fra styringsgruppas arbeid.



Tekst og foto: John Fulland

Nå venter hele biltilsynet i Finnmark på Autosys slik at vi kommer inn i dataalderen. Slik kan skjermplasseringen

se ut i en ekspedisjonsskranke. Bildet er tatt i Molde og personene er fra venstre, stasjonssjef Skagseth, Finnsnes og avdelingsdirektør Brun fra Vegdirektoratet.

EDB — ER DET BRA?



EDB-kurs i Vest-fylket



Tekst og foto: John Fulland

Grunnkurs i EDB ble gjennomført ved Distriktshøgskolen i Alta over to uker i februar. Skoleundervisningen tok 3 dager og selvfølgelig fikk vi prøve utstyret. Her ser vi ansatte fra Skaidi i dyp konsentrasjon over et problem på terminalskjermen. Regnet fra nærmeste person ser vi Julius Strifeldt, Bay Skog, Toril Andersen og Hans Arnesen.



Boye Yttervoll (nærmest) fra Biltilsynet i Hammerfest i samtale med en av lærerne ved Finnmark Distriktshøgskole, Sigurd Westgård. Kanskje kan også vegmester Oppgård fra Alta skimtes i profil i bakgrunnen.

Vi heter:

Statens vegvesen Finnmark

Med bakgrunn i en innstilling fra et oppnevnt utvalg har vegdirektøren fattet vedtak om bruk av navn, emblem og andre kjennetegn for etaten. Ut fra dette vedtaket er det klart at etatens korrekte navn i Finnmark skal være:

Statens vegvesen Finnmark

For nærmere spesifisering av avsender skal benyttes:

For vegadministrasjonen: Statens vegvesen Finnmark, Vegkontoret

For biltilsynet: Statens vegvesen Finnmark, Biltilsynet, stedsnavn

For vegstasjon/sentral: Statens vegvesen Finnmark, stedsnavn, vegstasjon

For Finnmarks vedkommende vil benevnelsen «vegmesterkontor» falle bort og erstattes med «vegstasjoner», som også innbefatter andre funksjoner på stedet.

Finnmark vil da ha følgende vegstasjoner med disse benevnelser:

Statens vegvesen Finnmark
Kirkenes vegstasjon

Statens vegvesen Finnmark
Vadsø vegstasjon

Statens vegvesen Finnmark
Rustefjelbma vegstasjon

Statens vegvesen Finnmark
Lakselv vegstasjon

Statens vegvesen Finnmark
Skaidi vegstasjon

Statens vegvesen Finnmark
Alta vegstasjon

Benevnelsen på vår administrasjon i Skipagurra er:

Statens vegvesen Finnmark
Skipagurra vegsentral

For biltilsynet:

Statens vegvesen Finnmark
Biltilsynet Kirkenes

Statens vegvesen Finnmark
Biltilsynet Vadsø

Statens vegvesen Finnmark
Biltilsynet Hammerfest

Statens vegvesen Finnmark
Biltilsynet Alta

Det presiseres at benevnelsen «vegkontor» bare må brukes i tilknytning til vegadministrasjonen i Vadsø.

Vær også nøye med å bruke korrekt benevnelse ved telefonsvar etc.

Eksempel:

- Alta vegstasjon
- Biltilsynet Hammerfest

Emblem: Etaten skal ha ett emblem. Emblemet skal være en forenklet utgave av biltilsynets emblem, d.v.s. trekanten og fargen inne i krona skal være rød, resten av emblemet er i standard gulfarge.

Farge: Den gulfargen som benyttes på vegvesenets maskiner, vegvesenets gul nr. 1, skal være standardfarge for etaten. I størst mulig utstrekning skal en søke å oppnå denne farge som trykkfarge, stofffarge m.v.

Skrifttype: Vegvesenet skal bruke «Helvetica» som standard skrifttype. Her kan det gjøres unntak f.eks. i forbindelse med tekstbehandling.

ANVENDELSE AV KJENNETEGN

Utvalget har også utarbeidet retningslinjer for sammenstilling av de ulike kjennetegn.

Spesielt viktig er det at en i brevholder (og på blanketter) bruker etatsnavn, fylkesnavn og funksjonsbetegnelse (vegkontor, biltilsyn, vegstasjon). Vi gjør i denne forbindelse også oppmerksom på at brevhodet samtidig er forandret i tråd med norsk standard for blanketter.

Iverksettelse: Innen utgangen av 1985 forutsettes de endringer som er beskrevet i rapporten gjennomført for de fleste områdene. Det vil imidlertid ikke være nødvendig å skifte ut merker på biler og kjøledresser og annet utstyr selv om dette brukes etter nevnte tidsfrist. Det er naturlig at endringer foretas i takt med fornyelse av materiell. Det forutsettes imidlertid at brev, blanketter, rapporter og stempler er endret innen den angjeldene frist.



JERNBANEMIDLER

er ikke midler til jernbanens fremme. Snarere tvert imot. Det er midler til vegens fremme, også kalt erstatningsmidler. Som erstatning for at Troms og Finnmark aldri vil få jernbane skal Nordland nå få en større slump penger til å bygge vegger for. Ja, litt jernbanemidler får også de to jernbaneløse fylkene, selvfølgelig — ihvertfall på papiret. Og det er jo papiret som teller.

Norsk Vegplan 1986—89 er et slikt papir som teller. Og for Finnmarks vedkommende er det foreslått pluss på tilsammen 100 mill. jernbanemidler i perioden. Etthundre millioner norske kroner er mye penger å plusse på, selv om det naturligvis betyr noe hva man plusser det på.

Finnmark har i Den Store Norske Vegplan fått skåret ned den ordinære bevilgningen med 100 mill. vanlige midler og så plusses det på 100 mill. jernbanemidler.

Det kan jo da være fristende å tro at vi dermed er like langt og at vi ingen erstatning har fått. Men, nei, det er her jeg tror verdien kommer inn i bildet. Selvfølgelig er kursen på jernbanemidler høyere enn på ordinære midler. Ellers hadde det jo ikke vært noen vits i å kalle det for jernbanemidler, hadde det vel?

Så når regnestykket liksom tilsynelatende går opp i null og ikke øker i 100, så er det bare bedrag. Jernbanemidler har nemlig samme kurs som Dollar — rett til værs mot 10 kroner.

Altså er 1 jernbanekrone verdt 10 ordinære kroner.

Se de forandrer saken, sa mannen han saget spiker. Da er vi rik da, likevel — hvis bare kursen holder seg, altså.

Lykke til og takk!

Bildeglimt fra Havøysundvegen



Tekst
og foto: Øystein Pettersen

Disse bildene er fra veganlegget Snøfjord — Bakfjord på Havøysundvegen.

Bildene er tatt i oktober 1984.



Dette er en salve som blir skutt hvor det blir gjennomslag i en sideskjæring som vi mener er den vanskeligste forsering av fjellpartiet mellom Snøfjord og Bakfjord.



Fra venstre, stikningshjelp Fred Paulsen, Snøfjord, vegarbeider og leder for stikningslaget Erling Pedersen, Russenes, vasker Elly Andersen, Snøfjord.



Gravemaskin med slaghammer nyttes til å lage anleggsveg slik at man kan komme fram i linjen med borerigg og andre maskiner. Man ser resultatet i bakgrunnen. Slaghammeren som er en Motabert 1100 er i dette tilfelle montert på en Cat 225 gravemaskin som blir kjørt av Jan Hansen fra Alta.

Organisasjons-

NYTT

Vegetatens

Landsforening

NTL Avd. 110-4

Else-Marie Vaag ble valgt som ny leder for Vegetatens Landsforening NTL Avd. 110-4 etter Oddlaug Betten som hadde frasagt seg gjenvalg. I de øvrige tillitsverv ble valgt:

Nestleder/studieleder: Anne-Lise Pedersen

Sekretær: Rita Iversen

Styremedl.: Finn Roar Stock

1. varmann: Oddlaug Betten

2. varmann: Kjell Kjæreng

2. varmann: Merethe Furu

Revisorer: Oddvar Baumann og Torbjørn Pedersen

1. mai-komite: Bjarne Langseth

Representanter til AOFs årsmøte: Willy Johansen og Liv Sannes Skram

Representanter til Samarbeids-/Studierådet: Oddlaug Betten med varmann Torstein Stock

Valgkomité: Liv Sannes Skram, Audun Rasvik, Tove Angell

Ut fra årsberetningen går det fram at det er avholdt 14 styremøter og 9 medlemsmøter.

EDB ved vegkontoret har vært et «hett» tema med informasjons- og forhandlingsmøter. I årsberetningen er det uttrykt tilfredshet med resultatene og at EDB-styringsgruppa nå har etablert seg og kommet i gang med arbeidet.

Medlemstallet i foreningen er 48, derav 6 utenbys.

Økonomien er meget god.

N.V.F. avd. 71

På N.V.F. avd. 71 sitt årsmøte ble styret gjenvalgt og består fortsatt av:

Formann: Øystein Pettersen

Nestform./sekr.: Svein M. Johnsen

Kasserer: Julius Strifeldt

Styremedl.: Edm. Henriksen, Olav Pedersen og Steinar Abrahamsen

Maskinell planering i Finnmark sommeren 1930



Godtfred Karlisen

Del 2

Før vi ser videre på avd.ing. Hofseth's rapport skal vi se nærmere på

HANOMAG BELTETRAKTOR

Vekt 3.500 kg. Motor 28—30 HK. Hastighet: Forover 2,1 — 4,1 og 6,2. Bakover 2,7. Trekkraft: 2.750 — 1.930 og 930 kg.

Beltekonstruksjonen var lukket, med andre ord så overlappet belteplatene hverandre.

Traktoren hadde ingen planerings-skjær, men hadde mulighet for montering av en liten vinsj. Beltetraktoren var en transportmaskin og dens oppgaver var å trekke de redskaper som ble brukt: Russel piggplog, Russel velteplog og Fresno skrapet.

Avdelingsingeniør H. Hofseth's rapport fra sommeren 1930 er nøkternt skrevet og vanskelighetene var til for å overvinnes så han har ikke lagt så stor vekt på å framstille disse. Imidlertid kan en ane vanskeligheter når en leser hans rapport med omtanke.

Om beltetraktoren sier han bl.a.: «Hanomag beltetraktor, 3,5 tonn med 38—30 HK.

Man skulle synes at dette var tilstrekkelig og at en traktor av denne type måtte være stor nok for det for hånden værende arbeide.

Den klarer det også, men arbeider meget ofte på grensen av sin ydeevne. Det blir altså ikke det frie utvungne arbeide, og slitasjen må som følge bli herav for stor.

En liten maskin har sine fordeler. Mange av våre broer er gamle og tåler liten belastning.

Traktoren kommer fram hvor man ellers ville betenke seg å gå over med hest. Den er billigere i bruk og lettere og behandle.

En større type var tross dette å foretrekke.» (Sitat slutt)

Dette var om selve beltetraktoren og allerede nå er han klar over at traktoren er for svak.

Om selve arbeidet sier han følgende: «Arbeidet begynte som nevnt på veianlegget Alta — Kautokeino den 22. juli og ble lagt an med 2 skift i døgnet. Tiden mellom hvert skift ble anvendt til å etterse og smøre maskinene. Av forskjellige grunner gikk man snart over til kun ett skift.

Allerede den 22. juli om morgenen hadde man det første uheld idet høyre strammeaksling sprang, hvorved det også skjedde et par andre brudd.

Om aftenen samme dag var skadene reparert og arbeidet atter igang. Allerede den 25. juli om ettermiddagen røk aksling nr. 2. Samtidig røk et belteledd.

Da man ikke hadde flere akslinger i reserve ble det straks ordnet med å få 3 reserveakslinger forarbeidet i Hammerfest.

Samtidig var der telegrafert til veidirektøren etter nødvendige deler.

Tirsdag aften den 29. juli mottok man en av akslingene fra Hammerfest og onsdag morgen den 30. juli var traktoren atter i drift.

Lørdag den 2. august røk den 3. aksling. Den annen av de i Hammerfest forarbeidede aksler ble nu innskiftet og siden ble det planert henvend 10 km veg uten uheld.» (Sitat slutt)

Her må vi stoppe opp litt og forsøke å vurdere de to ukers arbeide. Det er ganske klart at i løpet av disse to uker lærte en å forstå traktorens ydeevne og også hvorledes en på beste måte skulle bruke redskapene.

Fra mandag 4. august er det ikke nevnt om noen skade bare at det ble planert ca. 10 km uten uheld.

Anleggsrapporten viser at det ble planert 9.850 m så derfor mener jeg at de to første ukers arbeide var en hard og vanskelig læretid i å bruke traktoren både for maskinkjørere og reparatører.

Om årsaken til skadene sier avd.ing. Hofseth følgende: «Det er vanskelig å uttale noen bestemt årsak for disse brudd. Det er vel sannsynlig at den direkte årsak er de små sten som nu og da kom i mellom beltene. Hvis stenene var av en bløt bergart ble de straks knust, men under tiden kom der inn ganske små sten som satte seg i tannhjulene og var av en sådan hardhet at beltene stoppet. Så snart man var oppmerksom på disse sten ble de meislet ut. Det var ikke alltid så greit på grunn av den lukkede beltekonstruksjon.

Man tør påpeke de åpne beltekonstruksjoner ved de amerikanske veitruktorer.

For det foreliggende arbeide kunne det muligens ha vært formålstjenlig å bruke en 6-hjulet bil eller en beltelastebil om ellers motorene var sådan kon-



Gamle minner

struert at de kan arbeide på lavgear i lenger tid.

Fordelen vilde især være at man kunne bruke samme vogn også til all forefallende transport og derved få bedre utnyttelse av materiellet. En fordel med traktoren er at den kan påmonteres winsjer.

De to Fresno skrapere ble forbundet med kjettinger og kjørt samtidig. For kortere transporter var de fortrinlig, men de ydet selvsagt en stor motstand, og hjulskrapere ville nok ha egnet seg bedre.

Grøftene på siden av veien tæs fortrinnsvis med høvelblad og dette utføres samtidig med planeringen.

Det fra Drammens jernstøberi motatte grøfteblad ble ikke benyttet da det kom så sent at man nærmet seg arbeidets slutt. Det hadde en uheldig konstruksjon, idet det kun egner seg under optagning av grøfter og må fjernes så snart der skal arbeides på veibanen for øvrig. Årsaken er at den undre del ligger under høvelbladets undre bane. En skifting voldet alltid bryderi og vil sinke arbeidet.

Drafn vei høvel egner seg ganske bra til dette arbeide. Der må dog nevnes at motoren er noget svak, dessuten kunde rammen ha vært litt lenger.

Under optagelse av grøfter langs veien var det ønskelig at bladet kunde stilles således at vinkelen mellom bladet og høvelens lengdeakse blir noget spissere så massene kunde gli lettere op langs bladet. Nu derimot støter bladet mot rammen foran motoren. Maskinen som nu er anvendt i tre somre, og nu sist til dette arbeide, utholdt alle anstrengelser uten et øyeblikks stans.» (Sitat slutt)

Som en forstår var det problemer nok å løse for samtlige som deltok i maskinplaneringen. De forventninger som var stillet ble jo innfridd — men da det hele var nytt og alle hadde noe å lære før alt gikk som det skulle, og dette gir avd.ing. Hofseth uttrykk for: «Det er i hvert fall første gang jeg har sett at arbeiderne har mottatt et nytt redskap og benyttet det med interesse, en sådan interesse at det uten tvil har bidratt sitt til det forholdsvis heldige sluttresultat.»

OVERINGENIØREN FOR FINNMARKE VEGVESEN K. FIXDAL'S BEMERKNINGER

Veilinjens Alta — Kautokeino går på strekningen Beskades — Kautokeino over meget pent terreng, store svakt



Opprivningsplog som har vært utsatt for en stor påkjenning



Veghøvel i arbeid

Gamle minner

bølgeformede vidder, med gjennomgående tørr grunn avbrutt av grunne myrer.

Over Beskades hvor arbeidet pågikk sommeren 1930 består grunnen vesentlig av en leirblandet stenet sandjord. Forholdene lå her vel tilrette for maskinelt arbeide, idet der praktisk talt kun forekom sådanne arbeider som lit sig utføre med maskiner.

På den ca. 10 km lange strekningen er der kun bygget 4 — 5 stikkrenner og andre arbeider, så som sprengning, torvkledning og rekkverk er ikke utført — heller intet veidekke.

Det er ikke funnet grus langs veilinjens mellom Gargia og Masi, og da nærmeste grusforekomst ligger for langt unda ca. 30 km fra den i år utførte planering, må man oparbeide veien uten grusveidekke. Planeringen er imidlertid å kjøre på så lenge den er noenlunde tørr, og veien som den nu er, svarer fullt ut til forutsetningen — en kjørbare framkomstvei.

De forsøk som hittil er gjort, tyder på at den maskinelle planering er billigere enn den sedvanlige, når forholdene ligger vel til rette — som de hittil har gjort.

På almindelige anlegg hvor man har alle de sedvanlige forekommende arbeider så som fjellsprengning, muring, stikkrenner, rekkverk m.v., samt broer og veidekke og hvor maskinell planering vil utgjøre en langt mindre del av arbeidet vil selvsagt mulige besparelser bli mindre framtrædende. Ved de anlegg hvor systemet har vært benyttet er resultatet bra forutsatt at materiellet ikke har kortere varighet enn antatt.

Det bemerkes at i sand er traktoren mindre anvendelig, — mindre jo finere sanden er, — den arbeider tungt og har tendens til å grave seg ned.

Hvorvidt det vil lønne seg å anvende i den ordinære arbeidsdrift i Finnmark er vel tvilsomt. I hvert fall er det ennå for tidlig å uttale noget bestemt om systemets anvendelighet i sin alminnelighet. Mangelen på sammenhengende veinett gjør at transporten fra det ene anlegg til det annet er kostbar og på mange anlegg vil systemet bare kunne anvendes i liten utstrekning.

Derimot skulde jeg tro at det måtte kunde benyttes med fordel på de steder hvor anleggene ligger tettere og har lettere forbindelse med hverandre.»

(Sitat slutt)



Traktor og ploger i arbeid



Traktor og veghøvel på veg oppover en fjellside. Stigning 1:10

«Den siste tromsøværing» er gått av med pensjon

Den 5. desember 1984 var det en sammenkomst på kontoret i Alta for å markere fratrekelsen for oppsynsmann Harald Gustafsson, Skaidi og vegmester Johannes Mathisen, Alta.

Gustafsson som sluttet allerede våren 1983 etter 47 års tjeneste i etaten, hadde meldt forfall.

Mathisen derimot så seg tid til å møte. Han begynte i Troms vegvesen som ganske ung. I 1943 kom han til Sandnes i Sør-Varanger som hjelpeoppsynsmann som det den gang het.

Tidligere ble vegoppsynsmennene i Finnmark rekruttert fra Troms fylke, hvor vegbyggingen startet adskillig tidligere enn her i fylket. Mathisen ble da også av vegsjefen betegnet som «den siste» av den kategorien. Han takket forøvrig for det arbeid Mathisen hadde nedlagt i etaten gjennom 45 år. Han hadde vært en lojal medarbeider som det hadde vært lett å samarbeide med og som hadde gjort en god jobb under tildels vanskelige forhold. Øksfjordvegen ble spesielt nevnt i den forbindel-

sen. Vegsjefen overrakte tilslutt diplom og honnørgave.

I sin takketale sa Mathisen at han hadde prøvd å utføre sitt arbeid så godt han hadde kunnet, men at han hadde gjort så meget godt det hadde han tidligere ikke vært klar over før han nu hørte det av vegsjefen. Han hadde trivdes i Finnmark og skulle fortsatt bo her. Pussig nok så hadde han fått et råd av sin far da han reiste til Finnmark og det var at han «måtte passe seg for vårdøvreringene», og det var akkurat dem han fikk mest med å gjøre i den første tiden under krigen da de ble tvangs-sendt til Sør-Varanger på vegarbeid. (Faren hadde tydeligvis vært på fiske i Vardø i gamle dager). Han var forøvrig den siste som forlot vegstasjonen på Sandnes under frigjørings høsten 1944.

Han rettet tilslutt en takk for godt samarbeid til de han hadde arbeidet med og lovet å stikke innom av og til for å holde kontakten ved like.



Også N.V.F. avd. 71 hedret Johannes Mathisen for hans innsats i organisasjonsarbeidet og for hans tid som førermann, nemlig 15 år. Her er det for-

mann Øystein Pettersen som overrekker Mathisen et tinnfat med inskripsjon og hilsen fra medlemmene i avdelingen.

Opplegget for Bilbeltekampanjen 85

Bilbeltekampanjen 1985 starter — ikke uten grunn — samtidig med at et nytt påbud om bruk av bilbelte i baksete blir gjort gjeldende. Kampanjen varer fra 1. mars og fram til fellesferien. Det er Vegdirektoratet og Trygg Trafikk som står bak aksjonen. Bilbeltekampanjen er Norges største informasjonsaksjon om trafiksikkerhet i 1985.

Det nye påbudet sier at det i personbiler registrert etter 1983, skal bilbelte brukes også i baksetene. Påbudet gjelder for alle over 15 år, og det er passasjerene selv som er ansvarlig for å sitte fastspenst. Det er således passasjerene som må betale et eventuelt gebyr for ikke å rette seg etter påbudet.

Gebyret er idag på 200 kroner. Kampanjens mål er å få folk til å bruke bilbelte både i forsete og baksete. Den er spesielt rettet mot tettsteder, ettersom det er her bilbeltebruket har gått mest ned.

Hvordan kampanjen vil arte seg, er forskjellig fra vegkontor til vegkontor, og fra tettsted til tettsted. Men i de fleste fylker vil det bli satset på lokale tiltak for å motivere til økt bruk av bilbelte.

Fra Vegdirektoratets/Trygg Trafikk's side, vil det blant annet bli laget annonser til bruk i ukepressen, det skal også lages pauseinnslag i TV. Klistermerker som så ofte hører med til en kampanje er heller ikke utelatt. I tillegg blir det opprettet en presstjeneste.

Sentralt flere steder står utdeling av godterier i påsketrafikken. Mange vil få en positiv overraskelse, dersom det i én bil brukes bilbelte både foran og bak.

Også i NRK, P2, vil det bli spesielle innslag i forbindelse med kampanjen.

Dyrere førerkort

Fra 1. februar i år ble det dyrere å få førerkort. Gebyret for å avlegge førerprøven økte fra 180 kroner til 210 kroner. Ved øvrige førerkorthandlinger hvor det må produseres nytt førerkort, økte gebyret fra 60 til 70 kroner.

— Denne økningen er et ledd i en mer langsiktig plan for å bringe gebyrene mer i samsvar med hva førerkortarbeidet faktisk koster biltilsynet, sier førstekonsulent Kristofer Hagene ved vegtrafikkavdelingen i Vegdirektoratet.

Godtfred Karlsen gikk av med pensjon:

Fra aktiv vegmann til aktiv pensjonist

Etter et langt liv som aktiv vegmann er nå overing. Godtfred Karlsen gått over til å bli aktiv pensjonist. Fra 1. februar 1985 er Godtfred pensjonist, men vil fortsatt ha en framtrepende stilling på

vegkontoret med ansvaret for det museale — hans hjertebarn. Det er store mengder gamle bilder og annet viktig historisk materiale Godtfred Karlsen har samlet og systematisert for vegve-

senet i Finnmark de siste årene, og mer skal det bli.

Mye av den historien han nå samler for ettertiden har han selv vært en del av. Hans første møte med vegvesenet var St. Hansaften 1937 da han møtte sammen med flere andre ungdommer i Smørfjord for å bygge veg i regi av Statens Ungdomsarbeide. Ett år var han der. Siden ble det flere anlegg, men ikke sammenhengende. Det var en ulvstid med krig om arbeidet. Selv tok han gladelig hva han fikk og samlet penger til teknisk skole i Stavanger.

Sommeren 1944, etter ett år på teknisk skole, fikk han kontor plass på vegkontoret i Vadsø. Etter krigen fullførte han skolen i Stavanger og kom tilbake til vegkontoret.

Han sier selv at han kun har vært ved vegvesenet for å gjøre en innsats for fylket, og alle som kjenner Godtfred Karlsen vet at hans innsats for Finnmark både er stor og verdifull.



Under en sammenkomst på vegkontorets kantine ble pensjonisten Godtfred Karlsen behørig feiret. Vegsjef Geir Johnsen fortalte om den store innsats Karlsen har gjort innen vedlikeholdet og hans sans for system og bruk av moderne midler. Bl.a. gjorde han bruk av telefonkonferanser for til enhver tid å være på høyden med situasjonen rundt om i fylket. Dette førte også til at den ytre etat følte seg mer tilknyttet vegkontoret. (Foto: Tor Kristoffersen)

Reflexen har alltid hatt et meget godt og verdifullt samarbeid med Karlsen og håper at dette viktige samarbeidet med å spre informasjon om Finnmarks veghistorie også vil fortsette i mange år framover. Vi trenger deg enda Godtfred.

Gromme greier



Under et regionalt stasjonssjefsmøte i Molde ble det ordnet en befaring til MOXY-fabrikken litt ut i distriktet. Dimensjonene over anlegget var imponerende og de engelske eierne var fornøyd med driften. Maskinen på bildet har Scania turbomotor, fjæring skrivebremser og trakk på alle hjul. Prisen vil vi ikke nevne.





Til høsten vil den nye avløse den gamle Repparfjord bru og en flaskehals på vegen til Hammerfest er borte.

(Foto: Bjarne Langseth)

Repparfjord bru begynner å vises:

Mot 10 tonns veg til Hammerfest



Bjarne Langseth

De siste flaskehalsene på Rv 94 mellom Skaidi og Hammerfest når det gjelder akseltrykk er snart borte. Repparfjord bru er under bygging og Tveelv bru vil også snart bli skiftet ut. Repparfjord bru vil stå ferdig til høsten og det er en mulighet for at også Tveelv bru vil bli tatt i år. Når disse bruene er bygd vil hele Rv 94 til Hammerfest ha 10 tonns akseltrykk.

Repparfjord bru som nå er under bygging er en NIB-bjelkebru (NIB = normerte I-bjelker). Den blir på 3 spenn å 35 meter, altså en totallengde på 105 meter. Arbeidet starta opp like før jul og ventes ferdig ut på høsten i år. Kostnadene er beregnet til 6 millioner kroner.

NORGES STØRSTE BJELKER

Arbeidet med Repparfjord bru pågår nå for fullt med 10 mann fra Statens vegvesen. Tidligere i vinter har 5-6 mann fra A/S Anlegg i Hammerfest og fra Drammen Pelservice hatt et ca. 3

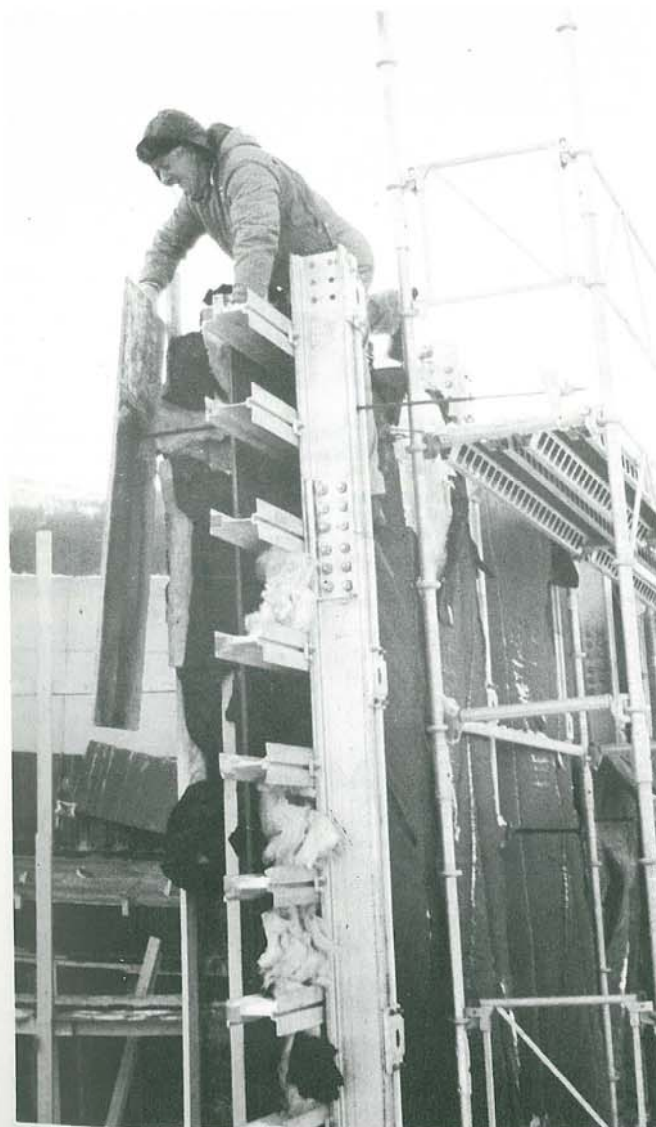
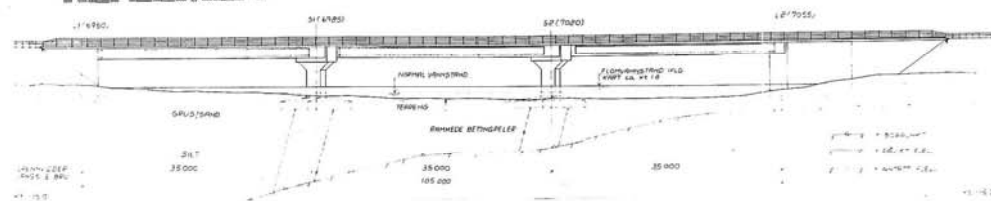
ukers arbeid med peling og spunting.

Den store spenningen nå er om Norges største betongbjelker kommer på plass før flommen. Den 23. april kommer de 1,80 m høye og 35 meter lange bjelkene og da bør det være arbeidsforhold til å få de på plass.

Oppsynsmann Iver Kristensen forteller til Reflexen at dette er de største bjelkene som er støpt i betong her i landet og at det bare var ett firma som leverte inn anbud.

Det skal ikke være noen grunn til å tvile på at denne brua skal tåle litt ekstra påkjenning, og når nå også Tveelv bru blir skiftet ut, så er det 10 tonns akseltrykk strake vegen til Hammerfest.

I tillegg til disse to bruene er det bare Vesterelv bru i Varangerbotn på riksveger i Finnmark som ikke er 10-tonns bruer.



Det er ikke småtterier av peler som tvinges ned i bakken. Grunnforholdene var dessverre ikke helt slik som forutsatt, og det skapte litt problemer.

(Foto: Bjarne Langseth)

Høyt til værs i kulda under riving av forskaling på det ene brukaret.

(Foto: Bjarne Langseth)



Bjarne Langseth

Avd.ing. Svein Roska ved vegvesenet i Finnmark:

— En del problemer som ikke trafikantene merker

En jevn strøm av trafikk har de siste to årene gått under havet mellom Vardø og fastlandet. Sjelden har trafikantene merket problemer med Norges første undersjøiske trafikkunnel og aldri har det vært fare på ferde. Men helt knirkefritt har ikke tunnelen fungert likevel.

— Aggregatautomatikken fungerer ikke tilfredsstillende, det har vært en del innkjøringsproblemer med pumpesystemet og nå er det oppdaget bakterier i vannet, noe som skaper problemer i drenssystemet og som «spiser» av platehvelvet.

Dette opplyser avd.ing. Svein Roska ved Statens vegvesen Finnmark til Reflexen.

Avd.ing. Svein Roska har fulgt Vardø-tunnelen fra den spede begynnelse og til i dag. I byggeperioden var han kontrollør for vegvesenet og senere overtok han som distriktsleder for vedlikeholdet i det distriktet som omfatter Vardø. På denne måten har han fortsatt et våkent øye med tunnelen.

— En del av problemene kunne vært løst raskt hvis tunnelen hadde vært nærmere ekspertisen. Aggregatautomatikken som skal sikre tunnelen strøm til vifte, pumpe og lys ved strømbrydd er kjent teknologi og burde fungere. Nå må vi opprettholde en beredskapsordning for å starte og stoppe aggregatet manuelt. Systemet ser ut til å ha vært lite gjennomtenkt, men problemet burde vært løst nå.

Det har også vært en del innkjøringsproblemer med pumpesystemet som kunne vært bedre. Men de vel 1.000 literene som lekker hvert minutt

inn i tunnelen skaper ikke problemer for trafikantene, trøster Svein Roska.

BAKTERIER I SYSTEMET

For ikke lenge siden ble det oppdaget algelignende vekster som var i ferd med å tette igjen drenssystemet. Det ble satt i gang nærmere undersøkelser og SIVA kunne snart påvise to arter av jernbakterier som ble utviklet av det jernholdige vannet som kommer gjennom fjellet. Dette forårsaket en kjemisk utskilling av aluminium slik at platehvelvet «spises» opp og drenssystemet tettes. Hittil har dette på ingen måte fått noen konsekvenser av betydning, men det må tas visse forholdsregler.

Da Reflexen var på besøk holdt Trond Skotvold fra Asplan Trondheim A/S på med undersøkelser og prøvetaking i tunnelen. Han kunne opplyse at dette er kjente problemstillinger og at

det rent faglig skal kunne løses. Tetting av drenssystemet kan hindres med kjemiske midler og også de andre problemene vil man kunne få under kontroll. I verste fall vil man måtte skifte platehvelvet.

Men tross hodebry for ekspertene; Vardøtunnelen har fungert tilfredsstillende for trafikantene og ingen skal behøve å være det minste nervøse for å kjøre de nesten 3 kilometrene under land og sjø til vår østligste by. Det er heller ikke noe som tyder på at så mange finnmarkinger er plaget av klaustrofobi. Trafikken til Vardø har sannsynligvis økt med over 100 prosent etter at tunnelen kom.



Her tas det prøver av vann og bakterier ved platehvelvet inne i tunnelen. Fra venstre: Trond Skotvold fra Asplan Trondheim A/S og Svein Roska fra Statens vegvesen Finnmark.

(Foto: Bjarne Langseth)

satte flakerikommunen et nytt liv var over. Også ing. Thor Furuholmen og Statens vegvesen Finnmark pustet lettet ut etter å ha sprengt en barriere i Norge ved å vise at også vi kunne bygge bruer under havet.

Hvordan ble så resultatet? Vi har tatt oss en tur til Vardø vel to år etter trafikkåpningen under Bussesundet og stilt dette spørsmålet til ordfører og vegvesen:

Vardø tunnel
Lengde 2890 m
88 m u.h.

Har Vardøtunnelen innfridd forventningene?

Ordfører Tor Kofoed i Vardø:

— Vi har fått muligheten og er i ferd med å utnytte den

— Fastlandsforbindelsen var den muligheten som skulle gi oss en bedre utvikling i Vardø. Nå har vi fått den muligheten og vi er i ferd med å utnytte den.

Dette sier ordfører Tor Kofoed i Vardø, som viser til økt trivsel, vedtatte planer om utbygging av industri, havn og flyplass på fastlandet og skoleutbygging på øya.

— Uten tunnelen har mye av dette fortsatt vært drømmer, sier ordføreren.

— Det er uten tvil blitt lettere å leve i Vardø etter at tunnelen kom, sier ordfører Kofoed, og han understreker at de trivselsmessige forhold ikke må undervurderes.

— Samholdet innen kommunen er blitt betydelig bedre. Fiskeværret Kiberg på fastlandet er nå blitt mer tilknyttet kommunesenteret og hele kommunen henger mer sammen. Før var kommunikasjonen til og fra kommunesenteret avhengig av ferjetider og ofte med køer og dårlig vær. I dag er forbindelsen i funksjon døgnet rundt.

— Men fraflyttingen merkes likevel i Vardø?

— Ja, vi merker fraflyttingen sterkt, men den negative utviklingen er dempet og fraflyttingen ville vært større uten fastlandsforbindelsen.

UTVIKLINGEN ER BEGYNT

— Fastlandsforbindelsen skulle også gi Vardø et helt nytt grunnlag for

mangslungen vekst med hensyn til industri og forretningsliv. Hvordan har den utviklingen vært?



Ordfører Tor Kofoed ser lyst på tilværelsen etter at tunnelen kom, og kommunen er nå i ferd med å utnytte den muligheten fastlandsforbindelsen har gitt Vardø.

(Foto: Bjarne Langseth)





Foran fra venstre: Leder Rita Steen Rasvik, nestl./sekretær Kari Ann Ø. Dahl, kassierer Britt Karin Svenske, 2. varam. Helen Moe. Bak fra venstre: 1. varam. Håkon Kollstrøm, styremedl. Kari Tapio, Mette Ellefsen.

ELF hadde årsmøte i Alta:

Rita Steen Rasvik ny leder

Finnmark Embetskontorfunksjonærforening (ELF) hadde sitt årsmøte i Alta 21. febr. d.å. Når møtet denne gangen ble lagt til Alta, har det sin bakgrunn i at foreningen har sine medlemmer spredt over hele Finnmark og vi gjerne ville samle flest mulig til årsmøtet. I samme forbindelse ble det arrangert en tillitsmannskonferanse over 3 dager (20. – 22. febr.)

På årsmøtet som samlet ialt 27 med-

lemmer fra øst og vest, var det ikke oppe saker av betydning, slik at den viktigste posten faktisk ble valgene. Vår leder gjennom 4 år ville ikke mer, og her ble Rita Steen Rasvik, Vegkontoret, valgt til å overta. Nyvalgt i styret ble også Mette Ellefsen, Skoledirektøren.

Det nye styret med varamenn ser slik ut:

Leder: Rita Steen Rasvik, Vegkontoret Vadsø
Nestleder/Sekretær: Kari Ann Ø. Dahl, Vegkontoret, Vadsø
Kassierer: Britt Karin Svenske, Sørenskriverkontoret, Vadsø
Styremedlem: Kari Tapio, Distrikts-tannklinikken Vadsø
Styremedlem: Mette Ellefsen, Skoledirektørens kontor
Varamedlemmer: Håkon Kollstrøm, Fylkesmannen, Helen Moe, Vegkontoret, Vadsø, Anny Jankila, Distrikts-tannklinikken Vadsø, Gerd Wickstrøm, Samferdselskontoret, Solveig Onseng, Fylkeskassereren

Til å representere Finnmark Ef. i landsstyret, ble valgt Rita Steen Rasvik med Kari Ann Ø. Dahl som vararepresentant.

ELF er et partipolitisk ubundet forbund som skal ivareta og fremme medlemmenes økonomiske, faglige, arbeidsmessige, sosiale og kulturelle interesser.

ELF har lovhomelet forhandlingsrett og kan forhandle direkte med f.eks. FAD eller fagdepartementene.

Innenfor vegkontorene og biltilsynet er ca. 90% av de ansatte organisert i ELF. Vi er derfor større enn alle andre organisasjonsalternativer tilsammen i etaten.

ELF har representasjon i alle lokale tilsetningsråd, samt i det sentrale rådet. Det er opprettet et kombinert etatsråd for biltilsynet og vegkontorene. Rådet er konsultativt organ for forbundet og arbeider med saker som gjelder egen etat.

Hvor er maleriet?

Fra dette huset i Vadsø forsvant et maleri i slutten av august 1944. Det var vegsjef Hofseth og hans familie som bodde der, og et maleri som Hofseth fikk i 50-års gave forsvant fra huset noen dager etter at det ble bombet den 23. august 1944.

Det er sønnen, Lars Harald Hofseth, som på denne måten forsøker å spore opp dette maleriet, som har stor verdi for familien. Størrelsen er ca. 60 x 60 cm og det er malt på plate. Motivet er et veganlegg, og Lars Harald husker at det nede i venstre hjørne var malt en stubbebryter og at det mot høyre hjørne var flere personer som bygget en veg med trillebår, hakker og spader.

Vet noen hvor dette maleriet befinner seg? Reflexen formidler kontakt.

(Foto: NTB)



Kontaktmøte med Samferdselsutvalget



I slutten av februar var Samferdselsutvalget i Finnmark på visitt på vegkontoret. Det var vegsjefen som hadde invitert utvalget til et kontaktmøte for å presentere oss, og for å bli bedre kjent med dette viktige politiske utvalget som vi har så mye med å gjøre i vegsammenhenger.

Etter en økt med presentasjoner av etatens organisasjon og gjøremål, ble resten av dagen viet til omvisning og søkelys på avkjørselsproblematikken. Samferdselsutvalgets medlemmer uttrykte tilfredshet med opplegget og det var et møte som frister til gjentakelse. Bildet er tatt under møtet på vegkontoret.

(Foto: Bjarne Langseth)



Biltilsynets kontaktmøte



Biltilsynet hadde kontaktmøte i Karasjok 14. og 15. mars med søkelys på de nye helsekravene for førerkort, trafikk sikkerhetsarbeid, erfaringer fra fase-2-undersøkelsen og andre viktige emner. De mest langveisfarende gjestene var direktør Leiv Agnar Ellevseth fra Trygg Trafikk og avd.ing. Klaus Borch fra Vegdirektoratet. Fra vegkontoret kom driftssjef Magne Skjånes, 1. konsulent Jon Bertelsen og info. kons. Bjarne Langseth.

(Foto: Bjarne Langseth)

