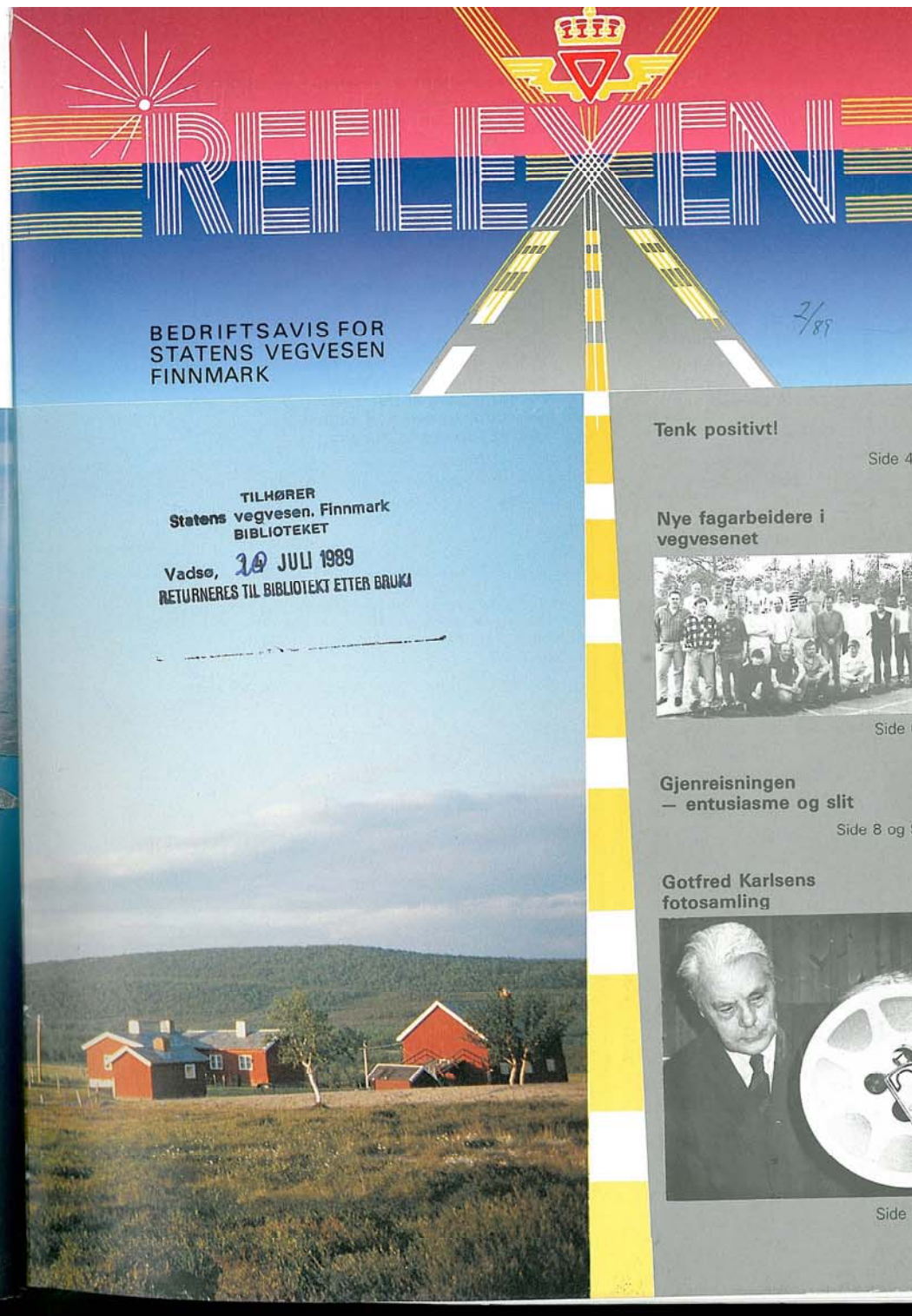


C

TILHØRER
Statens vegvesen, Finnmark
BIBLIOTEKET
Vadsø, 5 MAI 1989
RETURNERES TIL BIBLIOTEK ETTER BRUK





REFLEXEN

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Finnmark

Redaktør:
Fred Olav Guthu

Redaksjonsråd:
Gudmund Nilsen
Birger Berg
Kjell Boland
Per Kling Mathiesen
Frank Jensen

Opplag:
1500 eksemplarer

Trykk:
Trykkforum AS, Vadsø

INNHold

Historisk i sommervarmen	3
Tenk positivt!	4
Tøffere tider -ny teknologi	5
Nye fagarbeidere i vegvesenet	6
Vegene gjenreises 1945 -1960	7
Gjenreisningen -entusiasme og slit	8-9
Gamle vegminner	10-11
Museumsarbeideren på vegkontoret	12
Gotfred Karlsens fotosamling	13

Omslagsbilde:

Suosjavre fjellstue ved rv 92 over Finnmarksvidda. Fjellstue-
ne skulle gi reisende billig husrom på reiser over fjellovergan-
gene. Omkring 1860 ble det vanlig å bygge fjellstuer for mid-
ler av Finnmarkens Brændevinsafgiftskasse. I 1876 ble disse
fjellstuene overtatt av staten. I Finnmark hadde vegvesenet
det bygningsmessige tilsyn med fjellstuene.

Foto: Arvid Sveen

TENK POSITIVT!

— sier biltilsynet i Finnmark

Tenk positivt, se muligheter, skap vinnerer! Dette utdraget fra «Vikingloven» kan stå som motto for biltilsynets kontaktmøte i Karasjok. Programmet for de tre dagene var i hovedsak viet fornyelsesarbeidet i Staten og biltilsynets rapport om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93. Foruten de 24 deltakerne fra biltilsynet og vegkontoret i Finnmark, møtte innbudte gjester fra Vegdirektoratet, Statens forvaltningshøgskole og biltilsynet i Nord-Trøndelag og Nordland.

Trafikksikkerhet er drivkraften

Avdelingsdirektør Ingar Tenold i Vegdirektoratet innledet om mål og utfordringer for biltilsynet i 90-årene. Tankene som har ligget «i bunnen» for utvalgets arbeid har vært at staten må bli mer effektiv og yte bedre service til publikum. Arbeidsmetodene må baseres på enkle og rasjonelle rutiner med en stor grad av lokal publikums- og saksbehandling.

- Det vil bli påkrevet at biltilsynet spiller en mer aktiv rolle som veileder overfor trafikantene. I presentasjonen av biltilsynet må vi få fram at det er TRAFIKKSIKKERHET som er drivkraften for våre handlinger, understreket Tenold.

Ny organisering

Tenold kom i innlegget inn på framtidige oppgaver og organisering av trafikksikkerhetsarbeidet. Han både trodde og håpet at biltilsynet ble tillagt arbeidet med regulering av trafikken i storbyene. - Mange utpeker bilen som forurensnings synden nr. 1. Hadde rapporten blitt skrevet i dag ville punktet: Biltilsynet skal være helt sentral i trafikkmiljøet i landet; vært tatt med. Mye tyder likevel på at miljøarbeidet på dette feltet vil bli bygd opp rundt biltilsynet, opplyste Tenold.

Vegsjefene er inne på tanken om en ny struktur for trafikksikkerhetsarbeidet. Hovedtanken er at alle som arbeider innen dette feltet bør knyttes organisatorisk nærmere sammen. Dette vil ventlig kunne gi en bedre samordning og effektivitet på området. Tenold ba biltilsynet være forberedt og moden for denne diskusjonen når den kommer.

Ideseminar

Biltilsynssjef i Nord-Trøndelag, Per Kr. Elnan, viste til gode erfaringer fra ideseminarene om biltilsynets oppgaver og mål på lokalt plan. Med utgangspunkt i fornyelsesprogrammet og hovedmålene: Bedre service og utnyttelse av ressursene, utarbeidet stasjonene utkast til lokale mål og arbeidsmodeller.

Ingen ferdig oppskrift forelå. Dette

ga muligheter for at arbeidet kunne modne underveis. Elnan mente dette var en viktig forutsetning for aktiv deltakelse og en felles forståelse av hva biltilsynet skal drive med. Aktiv deltakelse fra de ansatte må være forutsetningen for utviklingsarbeidet i etaten, konkluderte Elnan.

Åpen kommunikasjon

«Felles mål, villighet til å yte og åpen kommunikasjon er tre sentrale forutsetninger for effektiviteten i en organisasjon». Dette var et av postulatene som underdirektør Thor Finn Radied fra Statens forvaltningshøgskole lanserte på møtet.

I sitt innlegg om bedriftsinterne forutsetninger for fornyelse og utvikling, kom Radied også inn på ledernes nøkkelrolle i fornyelsesarbeidet. De skal være pådriverne, formidle mål og ideer og styre prosessen. Lederne må også ha kjennskap til de verktøy og virkemidler han eller hun disponerer i utviklingsarbeidet. Medarbeidersamtaler og en klargjøring av eget forhold til omgivelsene, kan ansuelliggjøre hvorfor samarbeidet på arbeidsplassen ikke fungerer tilfredsstillende, mente han.

Lederens dilemma

«Lederens dilemma» illustrerer for-

delingen mellom 3 ulike egenskaper hos en person i ledersituasjon; nemlig faglig ansvar, administrativt ansvar og planleggingsansvar. Lederen med en faglig bakgrunn vil lett fokusere for mye på det faglige ansvaret, mens det administrative og planleggingsansvaret blir viet mindre oppmerksomhet. Dette vil i mange tilfeller være en gal prioritering. Dilemmaet oppstår når lederen skal fordele arbeidet sitt mellom disse tre ansvarsområdene.

Radied framholdt at den ideelle situasjonen ofte ville være at ledere la mer vekt på planleggingsansvaret og delegerte deler av det faglige ansvaret til mellomledere.

«Lavvo-kvelden»

Siden kontaktmøtet ble holdt i Karasjok, var intet mer naturlig enn at festmiddagen ble inntatt i en lavvo (denne gang bygget i tre). Deltakerne ble møtt med et varmt «Boris» fra to festkledd «samer», Leif Njstrøm og Rolf Olsen, før de benket seg på reinskinn rundt det åpne ildstedet i midten. På menyen sto reinbuljong og reinsteik med einerbær stekt i sju timer! Arrangørene hadde tydelig lagt seg i selen for å skape en intim og spennende atmosfære.



Under etegildet ble avdelingsdirektør Ingar Tennås utnevnt til «æressame» med stjerneulv påsydd biltilsynets emblem.

Anleggskonferansen:

Tøffere tider – ny teknologi

Deltakerne på anleggskonferansen fikk harde realiteter lagt i fanget. Bildet som ble tegnet for det neste tiåret innebærer lavere bevilgninger og større krav til effektivitet og ressursutnyttelse. Sysselsettingssituasjonen kan bli forverret og etaten må tenke nytt.

Nedgang i bevilgningene

- De gyldne tider er forbi, uttalte vegsjefen i sitt innledningsforedrag om økonomi og sysselsetting foran 90-årene.

Tendensen de siste årene har vært at fylket har fått en stadig mindre del av landspotten. Forslaget til langtidsbudsjett viser at vegvesenet i 1993 kun vil ha drift på E6, forsterkningsarbeider og Fatima samt noen småposter.

Uten større midler til anleggsdriften fryktet vegsjefen for «permisjonsspekulset» utover i 90-årene. Målsettingen må likevel være å bygge mest mulig veg på billigst måte, sa vegsjefen. I disse trange bevilgningstider tvinges vegvesenet til å tenke nytt og anderledes for å oppnå bedre utnyttelse av ressursene, avsluttet han.

Arbeisplasser og egendrift

Også anleggssjefen viste til den trange økonomien og de krav dette satte til en bedre administrasjon av midlene. Holder viste til at vegvesenet er en stor arbeidsgiver i fylket og han var opptatt av at man samarbeidet mellom avdelingene for å sikre arbeidsplasser i årene framover.

Oppsynsmann Torkjell Johnsen tok opp tradisjonen med egendrift på veganleggene. Han håpet dette kunne fortsette da det er viktig å ta vare på den eksisterende kompetansen i etaten.



«Her finner du den verste kvikkleira i Norge». Anleggsleder Bjarne Gaski forklarer om fibermattene.

Større krav, nye tiltak

Gjennomgangsmelodien for anleggsdriften framover vil bli økende krav til effektiv, konsentrert drift, kort byggetid og høy konkurranseevne, fastslo representantene fra vegdirektoratet. Det vil stilles krav om større grad av rapportering og dokumentasjon fra driften.

Anleggskontoret kommenterte den generelle utviklingen på anleggssiden. To faktorer ble fremhevet som lite tilfredsstillende.

I forhold til de tradisjonelle arbeidsprosessene har de administrative og forberedende prosessene hatt en eksplosiv kostnadsøkning. Dette er en betenkelig utvikling mener vegdirektoratet. På den annen side har egenregikalkyler vært benyttet i langt mindre grad enn målsettingen har vært (under 2 % i 1988). En forklaring på dette kan muligens være den vanskelige sysselsettingssituasjonen vi nå er inne i.

For å oppnå større effektivitet og sikre sysselsettingen i etaten må vegkontorene vurdere nye tiltak. Bemanningen på riktig nivå, engasjerte personell for å ta svingninger samt anleggsorganisasjon over fylkesgrensene var tiltak som ble nevnt.

Geotekstiler – ny teknologi

Den faglige delen var viet spørsmål rundt bærelag. Dette er en svært ak-

tuell problemstilling også i Finnmark der vegdekkene får en stadig kortere levetid. Det store samtalemøtet var likevel brukt av geotekstiler til vegbygging.

Geotekstilene brukes til separasjon, filtrering, drenering og forsterkning i vegen. Ved hjelp av ny norsk teknologi kan problemer som setninger i vegen bedre kontrolleres og arbeidet med jordarmoring bli mindre kostnadskreven.

Det største prosjektet i Norge der det er brukt en slik fiberdruk er på E6 i Sør-Varanger. Nærmere 100 000 kvadratmeter av denne duken skal Tele Veveri levere hit i løpet av 1989. Merknadene med denne duken beløper seg til 1100 kroner ekstra pr. løpende meter ferdiglagt veg.

- Alternativ jordarmoring med betongbru ville vært en mer komplisert og kostbar byggemåte, sier anleggsleder Gaski.

Befaring

- Her er den verste kvikkleira du kan finne i landet, slår anleggsleder Gaski fast. Han peker ned i hullet der tekstilduken ligger halvt skjult i vegganlegget på Ferdesmyra. Denne kvikkleira har vært en hodepine både for vegvesenet og trafikantene i årtier. Gaski tror imidlertid at jordarmeringsduken kan være en løsning på noen

Forts. side 6

Slik legges vegen opp på fibermattene. Mattene holder grunnmassene for vegen på plass omtrent som om den lå i et kar.



Nye fagarbeidere i Vegvesenet!

For første gang i Finnmark har vegvesenet arrangert kurs i bygg- og anleggsgaget. Responsen var stor, og 22 ansatte fra hele Finnmark satte seg i stevne på AMO-senteret i Alta. Deltakerne har vært i full jobb mens kurset har pågått, og samtlige besto den teoretiske delen av fagprøven.

Tilbud til ansatte

Bygg- og anleggsgaget ble lagt under Lov om fagopplæring i 1984. Som en overgangsordning har arbeidere med fylte 46 år ved utgangen av 1985 og flere års godkjent praksis kunnet få status som fagarbeider. Dette uten å gå opp til fagprøven.

Flere av vegvesenets ansatte oppfylte ikke disse kravene, selv om de har lang praksis. Vegvesenet og fylket forøvrig har på sin side behov for fagarbeidere innenfor bygg- og anleggsgaget. Vegkontoret valgte derfor å legge forholdene tilrette slik at interesserte kunne gå opp til offentlig fagprøve, sier Else Marie Vaag ved personalseksjonen på vegkontoret.

Samarbeid og helhet

Opplegget kom i gang takket være samarbeidet med AMO-senteret i Alta. Det ble lagt opp en detaljert plan

for teoriundervisningen. I løpet av halvåret har det vært avholdt 6 samlinger i Alta mens deltakerne innimellom har besvart oppgaver fra senteret.

Det er en stor fordel at bygg- og anleggsgagene er slått sammen, mener hovedtillitsmann Halvar Hallonen. «Vi får en større helhet i og oversikt over det vi arbeider med. I opplæringen inngår arbeid med betong, armering, stilasbygging, sprengning og forskaling. Værarbeid og forståelse av tegninger er også lagt inn i kurset.

Alene jente

Ikke overraskende er det mennene med noen år «i bransjen» som har utgjort det store flertallet på kurset. Tove Gabrielsen (24) er ensom svalu i gutteflokken, skjønt hun selv ikke synes dette er så spesielt.

Jeg stortrives i yrket, og er like mye med i gjengen som de andre, sier hun. Det er klart at jeg ble fulgt ekstra godt da jeg begynte i vegvesenet som 19-åring. Det var alltid flere mannfolk som «overvåket» det jeg gjorde, og det gikk en stund før mannfolkene stolte på at jeg arbeidet like godt som dem.

Yrket passer helt topp for jenter! Særlig hvis du liker å arbeide ute, sier Tove overbevisende. For tiden arbeider hun med brua i Snefjord.

Praksisprøvene gjenstår

Teoriekksamen i de seks fagene ble avsluttet i mai. Vi kan opplyse om at alle 22 besto eksamen med svært gode resultater. Vi GRATULERER!

Nå gjenstår praksisprøvene som vil bli avlagt i løpet av sommeren og høsten. Da vil vegvesenet i Finnmark ha 22 nye fagarbeidere som etaten sikkert vil få god nytte av framover.



Bak fra venstre: Åge Christoffersen, Kåre Paulsen, Arne Fjelldal, Inge Strand, Per J. Jakobsen, Torbjørn Mortensen, Roald Heggeli, Svein Christoffersen, Roald Hågensen, Ruben Hansen, Kjell Olsen, Jan Tore Solbakken, Arnt Eriksen, Arvid S. Johansen, Mathis Pettersen, Birger Fredriksen, Svein H. Seljenes, hovedtillitsmann Halvard Hallonen og lærer Torfinn Hammar.

Foran fra venstre: Tove Gabrielsen, Helge Sivertsen, Kjell R. Johansen og Ståle Pedersen. Odd A. Olsen var ikke tilstede da bildet ble tatt.

Forts. fra side 5

av vegproblemer i dette området. Befaringen for å se utlegget av duken var viet stor interesse. En gravemaskin graver vekk torva helt ned til leira i full vegbredde. Duken rulles ut

på tvers, det fylles på et lag med grus på duken, som brettes tilbake og «låses» i kantene. Over denne jordarmeringen bygges vegen på vanlig måte. – Dukens egenskaper er at den forde-

ler trykket slik at hvis vegen begynner å sige, så siger den jevnt. Trafikkantene slipper dermed plagen med ujevne telehiv, opplyste Gaski til en lydhør forsamling.

Vegene gjenreises 1945 — 1960



Nesten samtlige av bruene i fylket ble sprengt under tyskernes tilbaketrekning. Her gjenreisningsarbeid på Tana bru 1946. Kabelfestene i forgrunnen. Det arbeides med å meisle bort betongen.

Foto: N. E. Hertzberg.

Store krigsskader

«Tyskerne hadde under krigen foretatt betydelige vegarbeider i Finnmark, vesentlig av feltmessig art. I 1944 var de offisielle veglengdene i Finnmark (riks- og fylke- og herredssveger) 1.606,8 km.

Krigsskadene var anslått til 38 mill. førkrigskroner fordelt på broer, vegdekke, snøskjerm, maskiner, redskap, bygninger og verksteder.

Rask utbedring

I midten av desember 1944 kunne man komme fram med bil fra Sør-Varanger rundt hele Varangerfjorden og ut til Skallelv, dessuten innover til Tana. Forbindelsen ble på nordsiden etablert av vegvesenet, og på sørsiden av russiske pionertropper. Det var stor mangel på transportmidler, men den bensinen som fantes på etterlatte tyske lagre, klarte å holde bilene i drift den første tiden. I februar 1945 kom de første lastebilene fra England.

Allerede sommeren 1945 var alle veger på Varangerhalvøya og i Sør-Varanger farbare. Tyskerne hadde underminert hovedvegene. Særlig vest på var minefaren stor, men tyske minekommandoer drev med rensning hele høsten 1945. Dessuten deltok 4.000 tyske krigsfanger i arbeidet på

vegene fra august til ut september 1945. I 1946 var samtlige veger provisorisk utbedret.

Broene over Børselv, Neiden, Skaidi, Masjok og Komagelv var ferdige i 1947. I 1948 kom broene over Altaelva og Tana, og i 1950 var alle de større broene bygget permanent.

Finansieringen

Med hensyn til finansieringen av vegbyggingen hadde Finnmark en særavtale med Staten. For hovedveganlegg (riksveger) ble det krevd 10 % distriktsbidrag av bevilgningene. Av utgiftene til fylkes- og bygdeveger betalte Staten 60 %.

I 1952 gjensto 111 mindre broer, særlig langs riksvegen Alta — Porsanger. Fra nå av ble statsbevilgningene betydelig redusert, og byggetempoet måtte settes ned.

Ved utløpet av juni 1960 gjensto å gjenreise 14 skadde broer. På samme tid hadde de offentlige vegene en samlet lengde på 1.870,8 km.»

Vegadministrasjonen

«Under det store flyangrepet den 23. august 1944, brant vegvesenets kontor i Vadsø. Virksomheten fortsatte på forskjellige steder, og da tyskerne var borte, innredet man provisoriske kontorer i Vadsø.

Den 17. november 1944 oppnevnte Fylkesmannen ingeniør Ragnar Hoel som midlertidig leder av vegvesenet. I slutten av måneden overtok avdelingsingeniør Halfdan Haanes som i mellomtiden hadde oppholdt seg i Sør-Varanger. Den 10. desember kom avdelingsingeniør Trygve Gimnes fra England og overtok ledelsen etter oppdrag fra Arbeidsdepartementet i London.

Da overingeniør Harald Hofseth kom til Oslo fra Stockholm i mai 1945, ble det liten tid for ham til å ta seg av vegvesenet i Finnmark. Imens ble overingeniør Lauritz K. H. Oppegård konstituert som veksjef. Hofseth var tilbake 1. januar 1947 og da han døde i 1951 overtok Johannes B. Irgens. Da han sluttet i 1957 overtok Bjarne Stav som veksjef.

Pr. 1.1. 1960 var det ved vegadministrasjonen i Vadsø ansatt til sammen 46 funksjonærer (inklusive uteavdelingene i Alta og Porsanger). Dertil kom 27 personer som var beskjeftiget med anlegg og vedlikehold. Tilsvarende antall i 1945/46 var 38 funksjonærer (derav 6 ekstraordinære) samt 28 i anlegg og vedlikehold (derav 10 midlertidige).»

Hentet fra: Trond M. E. Dancke: Opp av ruinene, 1986.

Rolf Dahl minnes sine første år i vegetaten

Gjenreisningen — entusiasme og slit

Rolf Dahl må kalles veteran. Etter 47 år i vegvesenet takket han i vinter av. Vi vet han er en god forteller og håper nå han får tid og lyst til å bidra med historier og minner i kommende utgaver av Reflexen.

Det er skrevet lite om vegvesenet og gjenreisningstiden i Finnmark. Vegvesenets billedmateriale fra utbedringer av krigsskadene er også forsvinnende lite.

Rolf Dahl er en av de få gjenlevende veteranene som opplevde og kan fortelle fra denne tiden. Det var derfor naturlig at Reflexen ba ham om å skrive ned noen minner fra de første årene hans i vegvesenet. Her følger noen korte glimt som forteller om gjenreisningen:

Det første møtet

«Mitt første møte med vegvesenet var vinteren 1940. Tre av personalet hadde fått innkalling til militærtjeneste og det ble avertert etter vikar. Jeg søkte og ble bedt om å komme til konferanse med overingeniør Knut Wårum (tittelen vegsjef kom først seinere). Det var søkt utsettelse for karene, og i tilfelle permisjon ble innvilget var vikariatet ikke aktuelt. Permisjon fikk de tydeligvis, for jeg jeg hørte ikke mer fra vegvesenet i denne omgang.

I forbifarten kan jeg nevne at den samme Wårum om formiddagen tok sin daglig spasertur, iført hatt og spaserstokk. Kan noen tenke seg vegsjefen i samme situasjon idag?

Lite strøm og tvangsarbeid

Vel, i januar 1942 ble jeg så ansatt på vegkontoret. Kontortiden om vinteren var delt i to økter på grunn av strømsituasjonen. Strømmen ble skaffet tilveie av to diesellagregater som ble stoppet midt på dagen for å spare olje.

I januar 1944 ble jeg sendt til Sandnes i Sør Varanger til vegavdelingen der som underkasserer. Forholdene med reiser over fjorden dengang gjorde det nødvendig med kasserer på stedet. I samme tidsrom var en stor arbeidsstyrke tvangssendt oppover for å utbedre strekningen Hesseng — flyplassen. Det var trøndere, hovedsaklig fra Røros, men også utskrevne fra Finnmark.

Rømte fra tvangsevakuering

Høsten 1944, under tyskernes tilbaketrekning, fikk jeg beskjed om å komme til Tana bru som assistent hos hovedkassereren. Vegkontoret i Vadsø var brendt og deler av administrasjonen flyttet innover dit. Siste dag av oktober rømte hovedkassereren og jeg til fjells for å unngå tvangsevakueringen. Dette var ikke rent ufarlig siden tyskerne truet med dødsstraff for de som stakk seg unna. Etter en ukes streifing kom vi oss så ned til Seida. At tyskerne var dratt skjønte vi av smellet da de sprengte Tana bru.

Før vi rømte hadde vi «lyttet på London», og da hadde de sagt at norske tropper kjempet side om side med de russiske soldatene for å befri Finnmark. Dette var ikke tilfelle, for da vi kom ned ca. 6. november var de norske styrkene ikke sendt fra England enda. De kom til Petsamo først rundt en uke etter. Vi traff bare russiske soldater, og de var vennlige og hjelpsomme som bare det.

Sivil ulydighet i krigstid

Major Gimnes kom fra England med de norske troppene og overtok ledelsen av vegvesenet. Vegkontoret var nå etablert på Vegsletta utenfor Vadsø der verkstedet også var intakt. Mesteparten av arbeidsstyrken dro ut herfra for å reparere krigsskadene på veien mellom Vardø og Varangerbotn.

Ut på vinteren opplevde vi en liten streik eller «sit down» aksjon på Vegsletta. Timelønna under det meste av krigen var kr. 1,70 for arbeiderne og kr. 2,00 for formenn. Gimnes hadde instruks med seg at lønna skulle være

etter siste overenskomst fra før krigen og der var den kun det halve. Da Gimnes «proklamerte endring i tariffen», ble det en spontan arbeidsnedleggelse som resultat. Alle ble så innkalt til møte på verkstedet hvor Gimnes holdt en meget alvorsfylt tale. Han framholdt meget sterkt at Norge fortsatt var i krig med Tyskland. En stopp i driften, spesielt brøytetjenesten oppover Tanaelva, ville få alvorlige følger for de norske soldatene som forfulgte tyskerne vestover. Han oppfordret vegarbeiderne til å gå tilbake til arbeidet, men dette ble ikke fulgt opp umiddelbart. Det er mulig at Gimnes da sendte et telegram til London. Resultatet ble ihvertfall at det kom beskjed om at tariffen ikke skulle reduseres, og arbeidet kom igang igjen.

Hektisk gjenreisning

I juni 1946 ble jeg konstituert i stillingen som hovedkasserer til ny ble ansatt på høstparten. Sommeren ble en tøff og hektisk tid. Det kom flere hundre arbeidere fra andre fylker for å gjøre riksvegen farbar. I Vestertana hadde avdelingsingeniør Torvik, seinere vegsjef i Møre og Romsdal, og oppsynsmann Brennevaan fra Vest-Agder etablert seg. Det var karer som sto på både dag og natt. Som regel

var det en akkord for hver provisorisk bru som ble satt opp, og de var det mange av på strekningen fra Tana til Laksefjord. Den entusiasmen de la for dagen, smittet også over på meg.

Lønningspengene i veska

Lønningene ble utbetalt hver 14. dag. Men postgangen var dårlig og det lot seg ikke gjøre å sende bilagene til Vadsø for klargjøring til utbetaling. Når kontortiden var slutt på lørdag var det derfor å fylle lønningsveska med penger, legge en lapp over beløpet i kassa og dra innover til Vestertana. Oppgjørene holdt vi på med til utpå søndagsmorgenen, sov noen timer, for så å reise rundt til de andre arbeidslagene for å foreta utlønning. Disse bodde i brakker etter hele strekningen. Slik gikk det hele sommeren og ferie var det umulig å få avvirket. Da den nye kassereren kom var jeg temmelig nedkjørt.

Overhøvling

En utlønning husker jeg spesielt godt. Episoden skjedde ved Masjok bru og utlønningen ble foretatt på hjemtur søndag kveld. Arbeidslaget besto av helgelendinger — store karer alle sammen. De mente akkordoppgjøret ikke var slik Torvik hadde forespeilet dem og dette resulterte i

en kraftig overhøvling fra karene.

Det var nu bare å ta imot og si minst mulig mens det sto på. Tilslutt kvitterte de likevel for oppgjøret. Da jeg forlot brakka sa jeg at jeg håpet Torvik fikk den samme overhøvlingen når han kom forbi om noen dager. Det kunne jeg være sikker på, var svaret. Til Torvik hadde de imidlertid ikke sagt et ord om at akkorden ikke var som avtalt. Snakk om urettferdig behandling!

Konkurranse med Gjenreisningen

Men som regel var karene i godt humør; selvom lønningene var små. Vegvesenet måtte konkurrere med Gjenreisningen som ikke hadde fastlåste tariffar og da kom vi dårlig ut. På denne tiden var det mange arbeidslag som forlot vegvesenet og tok gjenreisningsarbeid i Meharn og Berlevåg.

Bilmateriellet vi brukte på reisene våre var som oftest i dårlig stand. Torvik påsto en gang at jeg hadde delt inn strekningen til Tana i «punkteringssoner». Trekkraften var også lav. En situasjon jeg husker var at Torvik satt i baksetet og «gyngte» for at vi skulle komme opp den bratte bakken fra fergeteiet på vestsiden av Seida. Vi kjørte da med en Citroen som vegvesenet overtok etter tyskerne.



Tana bru etter sprengningen 1944. Gjenoppbygget i 1948.

Foto: Sør-Varanger Museum



Oppsynsmannsbrakka ble tatt i bruk som kontor for vegadministrasjon i Finnmark november 1944. I april ble den nye kontorbrakka klar. Vegsjef K. H. Oppegaard foran brakka.

Foto: A. I. Torvik

Gamle minner

Veiutbygging i Kistrand kommune rundt århundreskiftet

Andre del av kapittelet om «Veier» i Porsanger bygdebok bind I

FERGEN

I 1910 ble Hans Hansen, Galloka, ansatt som fergemann over Lakselva for 60 kroner året. I 1909 ble Klemet Hansen fra Igeldas ansatt som veivokter for strekningen Kolvik — Bjørnesbukta og fergemann ved Stabburselva. Den siste stillingen ble også kombinert med skogtilsyns- og lakseoppsynsmannsstillingene.

Fergen kostet 10 øre for reisende med bagasje. Hadde man hest kostet det 20 øre, for hest og vogn 25 øre, og var det i tillegg lass på vognen, 35 øre. Om natten var det dobbel takst. Både i Kolvik og Lakselv ble det besluttet å opprette hestestasjoner.

REGLEMENT FOR VEGVOKTEREN

Alle oppsynsmenn, det være seg for skog, fiske eller vei, hadde etter omstendighetene stor makt. Veivokteren skulle blant annet påse at veilovent ble fulgt, og ved alle overtredelser melde fra til lensmannen.

Fra reglementet for veivoktere kan vi sakse følgende: fra 15. mai til 30. september skulle han være i arbeid på veien fra 6 om morgenen til 6 om kvelden med halv times frokost og to timers middagstid. I den øvrige del av året ble ingen fast arbeidstid fastsatt. Men han hadde å være tilstede når forholdene krevde det, såsom ved isløsning om våren, kraftige regnskyll eller når sneen hindret ferdelsen eller for å utbedre mangler. Han var likevel frittatt i sløtten. Hvis han var syk eller på annen måte borte fra arbeidet mer enn to dager måtte han skaffe godkjent vikar. Det siste problemet oppsto allerede våren 1910. Til møte i Kistrand herredsstyre 26. februar forelå det nemlig en søknad fra Klemet Hansen om en månedspemisjon for å reise på vårfiske. Han fikk permisjon, men bare under den forutsetning at han skaffet en pålitelig og godkjent vikar.

STRID OM VEIUTBYGGING

Den videre veiutbygging kom til å bli en strid mellom parsellene Kistrand — Smørfjord og Lakselv — Østerbotn. Fra først av syntes Kistrand — Smørfjord å stå sterkest. Alt i 1898 hadde veidirektøren uttalt at når Lakselv — Kolvik sto ferdig, burde arbeidet mot Kistrand fortsettes samtidig som Kistrand — Smørfjord ble satt opp på veiplanen. I 1905 satte imidlertid amtstinget Lakselv — Østerbotn øverst på prioriteringslisten for så å gå tilbake på dette i 1906. Da sa amtstinget at denne parsellen bare var fortrinnsberettiget så lenge det var snakk om anløpssted i Østerbotn. Siden disse planene ble utsatt, ble følgende Kistrand — Smørfjord igjen satt øverst. Stortinget bevilget 14.000 kroner til denne veien for terminen 1907-08, men så ble det stopp. Både veidirektøren og Arbeidsdepartementet gikk i mai 1907 inn for Østerbotnveien, og forslaget fikk tilslutning fra både amtet og kommunen.

For Østerbotnveien gjensto imidlertid nok et problem. Hvor skulle den ende? Det var nemlig avhengig av hvor man skulle legge anløpsstedet for lokalskipet. I 1905 hadde oppsitterne i Lakselv gått inn for en havn på vestsiden av Olderedet. Det ble desuten fra amtsagronomens side i 1907 lagt vekt på oppdyringsmulighetene mellom Brennelv og Østerbotn. Men i 1908 ble det etter Fyr- og merkevesenets undersøkelse besluttet å la den gå til Hamnbukt. Avdelingsingeniør Arthur Rode foreslo at den skulle legges over Skogende istedenfor Ladakka, og med sidearm til Øvre Brennelv. Da Østerbotnveien ble noe rimeligere enn ventet, ble det overskyttende brukt til Øvre Brennelvveien i 1912. I 1911 var veien til Hamnbukt ferdig.

Umiddelbart etter Østerbotnveiens fullførelse satte man igang arbeidet med Smørfjordveien. Den stod ferdig i 1915. Veien mellom Kolvik og Ki-

strand var fullført i 1924. Østsiden derimot ble stemoderlig behandlet. I 1909 kom det en søknad til amtstinget om vei mellom Børselv og Leirpollen, og i 1911 en søknad fra en rekke oppsittere om å føre veien videre fra Øvre Brennelv til Ytre Leirpollen. I 1910 fantes det hverken broer eller veier på østsiden, og det var ganske taust om dette området selv om Rode i et foredrag i 1919 nevnte Brennelv — Leirpollen som et av veionskene.

VEI TIL KARASJOK?

Karasjok kommune spurte allerede i 1879 om Kistrand ville bidra med penger til vei Lakselv — Skoganvarre. Kistrand kommune svarte at den kunne bevilge 20 kroner, såfremt Karasjok kom med en spesifisert regning over veiens kostende, og om det var muligheter til offentlige bidrag. Både i 1898, 1899, 1903, 1907 og 1909 reiste Karasjok spørsmålet om bevilgninger til enten parsellen Lakselv — Skoganvarre eller til hele strekningen til Karasjok. Kistrand kommune viste ingen interesse. I 1909 uttalte Kistrand formannskap seg angående et forslag fra Karasjok formannskap om et fellesmøte for å drøfte veispørsmålet: Man ser ikke at møtet «vil føre til nogen praktisk nytte for kommunen eller fremme saken i nogen retning». I 1913 sa Rode at det var fullstendig feilaktig av Karasjokordføreren å tro at hele Lakselvområdets befolkning var interessert i en Karasjokvei: «Parsellen Lakselv — Skoganvarre er forutsatt bygget uten distriktsbidrag netop paa grund av at denne del, som ligger indenfor Kistrand, har meget liten interesse for dette herred». Dette var en observasjon som amtstinget hadde gjort seg alt i 1904. Kistrand herred vedtok likevel å avstå grunn til en fremtidig vei.

Traseen skapte også noen problemer. Den var ikke vedtatt i 1907 for som amtstinget sa, det kunne bli spørsmål om den skulle gå gjennom

Gamle minner

Brennelvdalen på grunn av de opptatte skjerpene. Man måtte iallefall først vente på resultatene av en eventuell prøvedrift. I 1909 uttalte veidirektør Johan Kristian Skougaard at en «vidtløftig og kostbar» undersøkelse av linjen gjennom Brennelvdalen, ikke burde iverksettes før gruveselskapet kunne legr frem planer om regelmessig «t av noen betydning. «Hvis utsigten for saadan drift er liten eller ingen, bør veien i sin tid fra Lakselv oparbeides etter linjen gjennom Lakselvdalen», avsluttet han med. I 1912 kom amtstinget til at utsiktene for bergverksdrift var så usikre, at man burde gå ut fra at veien skulle gå opp Lakselvdalen. I 1918 begynte man så arbeidet på Karasjokveien.

BILEN KOMMER

Både Skougaard og hans forgjenger så fremtidsmulighetene som lå i bilen.

Dette spørsmålet var blitt aktuelt i 1896 da det var på tale å sette igang et par bilruter i Norge. Men det var svært mange som strittet imot. I 1900 sa amtmann Graff i Finnmark at «Der er liden Sandsynlighed for Anvendelse af Motorvogne her i Amtet i den Nærmeste Fremtid». I 1904 var det bare Finnmark og Bratsberg (Telemark) som ikke hadde godtatt veidirektørens forslag av 1903 til nye vedtekter. Finnmarks amtsting fant nye vedtekter unødvendige. I disse nye vedtektene (som skulle avløse de av 1899) var blant annet maksimumsfarten satt opp til 30 km i timen!

Kistrand hadde fått sine første politivedtekter i 1898, og der heter det i 5: «Utvøren Kjørsel eller Riden paa offentlig Vei maa ikke finde Sted. Paa Slædeføre maa, naar der ikke er fuldt Dagslys, kun kjøre Skridtgang med mindre Hesten er forsynet med Bjel-

de». Det er da egentlig ikke å undres over at noen og enhver kunne bli bekymret over kjøretøyer i hele 30 km's fart. Det var vel de færreste i Kistrand som rundt århundreskiftet tenkte på bilen som et fremkomstmiddel. Men allerede i 1908 var man likevel blitt oppmerksom på bilen i Kistrand. Den nye veien som hadde en bredde på mellom 2,5 og 3,25 meter, hadde utvilsomt satt fart på utviklingen. Den 5. oktober drøftet herredsstyret bruk av motorvogner som første sak. Og det vedtok enstemmig, mindretallets (i Stortinget) forslag til §33 (i den nye veiloven): «samt burde der betales avgift for benyttelse av veiene for motorvogner i fast rute eller de som benytter veiene til stadighet, da de beskadiger veiene langt mer enn andre kjøretøyskap». Den nye tid var kommet til Porsangerfjorden.



Ferga over Stabburselv ble tatt i bruk i 1907. Veien var da ferdig mellom Lakselv og Kolvik.

Foto: Sverre Stjern

Museumsarbeideren på vegkontoret



Godtfred Karlsen ved filmframviseren. Han er fortsatt primus motor for det museale arbeidet på vegkontoret i Finnmark.

Godtfred Karlsens fotosamling «Finnmark Vegvesen»

Innsamlingsarbeidet av foto fra Finnmark vegvesens virksomhet er foretatt i årene 1983 — 88. I denne anledning har jeg forespurt alle ansatte og pensjonister i Finnmark vegvesen. Likeså er alle tidligere ansatte ingeniører i Finnmark vegvesen som nå bor i Sør-Norge kontaktet om utlån av foto. Nær 4000 fotografier er utlånt, men jeg er sikker på det må finnes flere.

De utlånte fotografiene er kun avfotografert og kopiert. Det er ikke foretatt noen retusjering eller annen behandling av foto eller negativ.

Registreringen og katalogiseringen

av fotoene har vært et svært arbeid. Det har heller ikke vært enkelt å få alle opplysninger om bildene. Opplysningene kan derfor i mange tilfeller være sparsomme, og identifiseringen av personer med videre kan mangle.

Fotosamlingen er en del av Finnmark vegvesens historie, men forteller samtidig litt om historien til Finnmark fylke. På samme måte har samlingen også en lokalhistorisk interesse.

Vegsjefen i Finnmark ønsker å deponere fotosamlingen på Aust-Finnmark fylkesbibliotek som egen sam-

ling. Fylkesbiblioteket har påtatt seg å oppbevare og bruke samlingen på samme måte som sin egen fotosamling. Vegvesenets fremtidige bruk skal skje til selvkost. Med denne ordningen skulle fotosamlingen være sikret for ettertiden. Samlingen består nå av 3740 fotografier.

Godtfred Karlsen er vegveteranen som fortsatte sitt virke i og for etaten også som pensjonist. I tiden fra han gikk av med pensjon til idag, har han møyssommelig bygget opp en unik fotosamling fra vegvesenets virke i Finnmark. Samlingen omfatter bilder fra alle «grenene» innen vegetaten, og de eldste fotografiene er fra før århundreskiftet.

Reflexen presenterer i dette nummeret et utvalg fotografier fra samlingen som Godtfred Karlsen og Arnold Kjæreng startet med tidlig på 80-tallet.

Men Karlsen har også bidratt på andre måter med historisk stoff, og som kilde. Midtsidene i Reflexen, «Gamle minner», er blitt til med Karlsens hjelp. Her har han funnet fram både stoff og bilder. Noe av billedmaterialet til bøkene Vegminner I og II er hentet fra Karlsens samling.

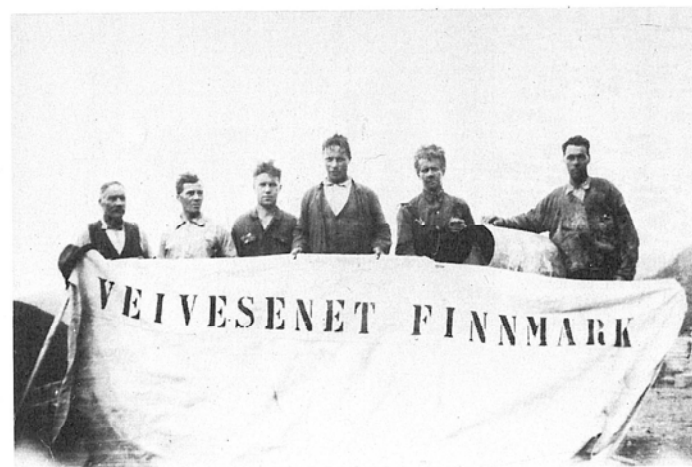
Sammen med andre foresto han arbeidet med rekonstrueringen av en anleggsbrakke fra 30-årene. Her legges det nå siste hånd på verket for å få den ferdig til jubileumsmarkeringene til høsten. Gamle redskaper og verktøy fra vegarbeidsdriften er samlet inn gjennom årene. Likeså oppsynsmannsprotokoller, kontobøker, gamle vegplaner samt andre dokumenter. Disse er ennå ikke behørlig registrert, så noen ledigang går den gode Karlsen nok ikke i møte.

I 1987 ble Godtfred Karlsen som den første tildelt Norsk Vegmuseums pris for innsatsen på den museale siden.

Til slutt vil jeg takke alle dere som har hjulpet meg med å få til denne fotosamlingen. Hjertelig takk alle sammen!

Godtfred Karlsen

GODTFRED KARLSEN'S Fotosamling



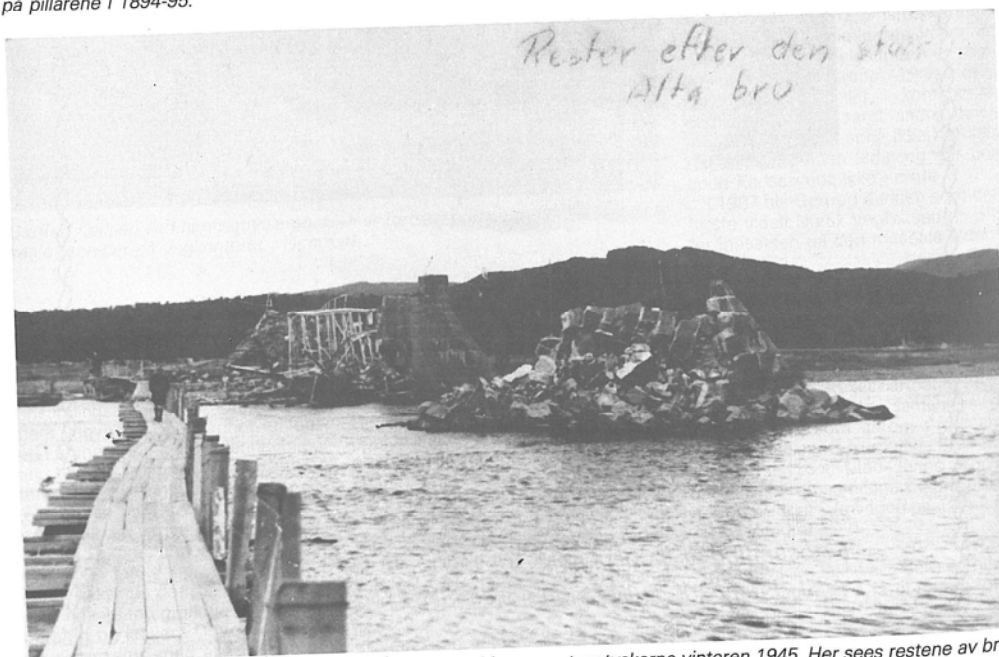
Vegvesenets virksomhet gjennom årene

Fotosamlingen er deponert til
Aust-Finnmark Fylkesbibliotek Vadsø



Alta bru ble bygget i årene 1891-1896. Her utbedres skadene på pillarene etter flommen i 1893. Det ble bygget isbryter på pillarene i 1894-95.

Foto: Uttånt av Arnulf Arild



Resten etter den store
Alta bru

I de neste 50 år klarte Alta bru alle påkjenninger, men ble sprengt av tyskerne vinteren 1945. Her sees restene av brua sommeren 1945.

Foto: Johan Bjørnstad



Trallbane i Pasvikdalen i Sør-Varanger ble bygget for transport av båter og gods forbi Melkefoss, Skogfoss, Kobbefoss, Jordanfoss, Hestefoss, Tangafoss samt over Langfjordeidet. Trallen med båt settes ut.

Foto: Fixdal

Hjemtur fra veganlegget i Børselvområdet til Bevkop. Akter sitter kokka med sykkelen. 1938. Bildet er slitt, men forteller likevel sin historie.

Foto: Josefine Persen Greiner





Bukkebro over Tana elva ved seida ble bygget sommeren 1939 av 6. pionerkompani.

Foto: Nils E. Herzberg



Private bulldozere i arbeide på Båtsfjord - Gednje, ca. 2 km fra Gednje vegkryss i 1957. Allis-chalmer i bakgrunnen og Caterpillar til høyre med Paul Haldorsen som fører.

Foto: Gottfred Karlisen



Honningsvåg - Nordkapp var ferdig planert i 1956. Her fra åpningen av vegen den 30. juni kl. 22.30 på Nordkapp.

Foto: Gottfred Karlisen



Isbrua over Tana-elva ved Utsjok var nødvendig å få farbar før riksvegen over Ifjordfjellet ble stengt for vinteren. Her forberedes pumping av vann på isen. Fra venstre: Leif Jakola, oppsynsmann Albert Andersen, vegmester Johan Øverli, formann Per Måse og Per Balto.

Foto: Gottfred Karlisen

3800 m³ fast fjell sprenges. 2700 kg. sprengstoff, 900 m detonerende lunte og 15000 m elektrisk ledning har gjort jobben.

Foto: Gotfred Karlsen



Resultatet var vellykket.

Foto: Gotfred Karlsen

