

C



REFLEXEN

Bladet til Statens vegvesen Finnmark Nr. 1 1993



Statens vegvesen
Finnmark

Bedriftsblad for
Statens vegvesen
Finnmark

Nr. 1 1993

Redaktør:
Steinar Sværen

Bidragstere i dette
nummer:

Birger Berg
Inge Fred Dervo
Lars Olav Farstad
Godtfred Karlsen
Johnny Michelsen

Redaksjonsråd:
Leder: Gudmund Nilsen
Øystein Pettersen
Bay Skog
Frank K. Jensen
Else Marie Vaag

Utgiver:
Statens vegvesen
Finnmark
Båtsfjordvegen 18
9800 Vadsø
Telefon 08 55 01 00
Telefax 08 55 33 52

Trykk:
Dagfinn Hansens
Trykkeri AS,
9901 Kirkenes

Opplag:
1700

Innhold Side

Russetrafikken - en tidsinnstilt bombe	3
Vegvesenet ruster opp i Russland	4
Vegminner: De første krigsutbedringene.....	6
Hundre blomster blomstrer	8
Norgesmestre fra Finnmark.....	10
Lang hage krever stell	11
Det ringer på Skaidi	12
KRØSUS, venn eller fiende	13
Lønningsavdelingen med rett lønn i posen	14
Heder fra forsvaret til kokkene i Langfjorden	15
Det livet som æ leve e mitt	16
Personal-nytt	17
Farlig strekning	18
Birgers vegkryss.....	19



Forsiden:

Det har kostet å holde vegene i Finnmark åpne og frie for snø i vinter. Det har ikke vært mye fint vær, som her fra Rv 98 langs Varangerfjorden.

Siste side:

Russland har kommet så nær oss at vi også har begynt å skille på russisk så alle sammen kan finne vegen hjem.

Innholdet i Reflénen står for forfatternes regning og gir ikke nødvendigvis uttrykk for Statens vegvesen Finnmarks offisielle holdning.

Russetrafikken - en tidsinnstilt bombe

-Så skal vi til den alvorlige bussulykken i Finnmark. En russisk buss med 36 passasjerer er kjørt av vegen på E6, seks kilometer fra Kirkenes. Passasjerene er brakt til Kirkenes sykehus, men to er savnet.

Omtrent slik hørtes den ut, den dramatiske melding på NRK-Kveldsnytt klokken 22, 1. april. Det hadde skjedd det vi har vært redde for. En russisk buss, full av glade turister, men med alvorlige mangler, hadde kjørt av vegen og passasjerene var ulykkelige på sykehus i stedet.

Biltilsynet har siden trafikken over grensen nærmest eksploderte flere ganger pekt på den dårlige standarden på russiske busser. Biltilsynsstasjonen i Kirkenes hadde det ekstra slitsomt sommeren og høsten -92 da invasjonen fra øst var på topp og de russiske bussene gikk i skytteltrafikk over grensen. Utallige ganger ble de tilkalt til Storskog av politi og tollere som ønsket en teknisk inspeksjon av bussene før de fikk lov til å gå på norske vegger.

Trafikken over grensen økte fram til norske myndigheter sent høsten 1992 stilte krav om arbeidstillatelse for at russerne skulle få drive med torghandel. Da ble det nærmest full stopp på de private turene.

Tallene fra grensepasseringene viser hvor omfattende det var: I 1980 passerte 31 russerne over grensen på Storskog, i 1992 hadde det steget til 30 595!

Og mange kom i dårlige busser.

Det har ikke vært problemer bare med den tekniske standarden på de russiske kjøretøyene. Også kunnskapen om norske forskrifter og bestemmelser for bruk, som kjøre- og hviletid, sikring av last og farlig gods og førerkompetansen, gjorde mange av de russiske kjøretøyene til tidsinnstilte bomber på våre vegger.

Men det skjedde ikke alvorlige ulykker før i vår. Men da skjedde det til gjengjeld to ganger på kort tid.

I mars kolliderte en russisk buss med en norsk privatbil på Hatter i det de kom mot hverandre i snøføyken

bak en brøytebil. Nøyaktig hva som skjedde er uklart, men den norske føreren omkom.

Og så kom ulykken med bussen ved Strømmen bru 1. april.

Denne bussen hadde store tekniske mangler. Dårlige bremses og elendige dekk førte til at bussen gikk av vegen og bare så vidt unngikk det kalde vannet i Langfjordstrømmen. Bussen hadde kjettinger med, det var kontrollert på Storskog, men de var ikke på selv om det var såpeglatt!

Etter forholdene gikk det bra denne gangen, lykken var igjen bedre enn forstanden.

Biltilsynssjefen ønsker seg en kontrollhall ved grensen og ekstra bemanning for at vi i framtida skal sikre oss mot liknende ulykker. Fylkestrafikksikkerhetsutvalget har tatt opp saken med Samferdselsdepartementet, men har fått til svar at det ikke er noe problem siden trafikken er redusert.....

Nå ser det ut til at trafikken er på veg opp igjen etter at grensen ble "stengt", blant annet har fylkesmannen tatt til orde for en åpnere grense og færre restriksjoner på russehandelen. Det betyr flere busser med samme dårlige kvalitet som ulykkesbussen 1. april. Mange ønsker den livlige russehandelen tilbake på torg og gater i Finnmark, men få ser ut til å ofre så mange tanker på sikkerheten på vegene, både for de russiske turistene og dem de møter på sin veg.

Vi i Statens vegvesen Finnmark vil likevel gjøre noe. Vi er i startgropen med et initiativ for å nå sjåførene fra Russland med informasjon om forskjellene i trafikkultur, regler og håndhevelse av disse mellom landene. Men slik situasjonen er nå er likevel det mest effektive virkemiddelet å kontrollere kjøretøyene på grensen.

La oss derfor håpe at det ikke skal bli nødvendig med flere ulykker før noe blir gjort. Nå har vi sjansen til å være i forkant av utviklingen

Red.

NORSKE STYRKER PÅ KOLA: VEGVESENET RUSTER OPP I RUSSLAND

Vegene på Kolahalvøya rustes opp av Statens vegvesen. En norsk snøfreser og en brøytebil er sendt over grensen for å holde åpne veger i et område som i mange år har vært helt av-stengt for utlendinger. Hjelpen til Russland er det første store samarbeidsprosjektet etter opprettelsen av Barentsrådet. Det norske utenriksdepartementet har bevilget 5,2 millioner kroner og fram til 1. mai går åtte mann fra vegvesenet i Finnmark på skift i Russland.

Foto: Fred Inge Dervo



Det første skiftet av fresemannskaper. På bildet ser vi f.v. Vladimir Beloosova, vegnester i Nikel, Soya, den lokale tolken, Tor Martin Siri, Birger Mathisen, Tor Ivar Soldat, Åge Lindseth fra vegvesnet i Finnmark, Anne Sikkanen, norsk/russisk tolk og Viktor Lastochkin, driftssjef i Murmansk fylke.

Tor Ivar Soldat og Birger Mathisen visste ikke mye om hva som ventet dem da de dro over grensen med snøfreseren opp langs Pasvikelva på russisk side. Nikel og den forurensende røyken fra fabrikkene hadde de sett før, men aldri vært så nær. På den andre siden av vegen var det et 2,5 meter høyt pigg-trådgjerde med både strøm og alarm, de var bak jernteppet for å brøyte russiske veger.

For bare tre-fire år siden var det utenkelig at nordmenn skulle til Russland for å holde vegene åpne og nå var Tor Ivar og Birger på veg innover tundraen til en adresse i en by de knapt visste eksisterte: Babikov 24-2, Zapolyarnyj. Opplysningene de hadde fått hjemme-fra var heller sparsomme, men Inge Fred Dervo som har vært kontakttmann mot russerne visste ikke så mye om hvordan det skulle bli han heller.

-Vær positive og ikke vis det hvis dere er misfornøyd men nei, formante Dervo dem om før reisen startet.

MED SNØFRES PÅ KOLA

I utgangspunktet skulle de to betjene vegen mellom Nikel og Zapolyarnyj, en strekning på vel 30 kilometer. Men de ekstreme værforholdene i år har gjort det nødvendig å flytte fresen til et mer trengende område og det ble samtidig klart at det var nødvendig med forsterkninger.

Den russiske brøytebilen på strekningen hadde store problemer med å komme fram i dårlig vær og det var ikke alltid den kom i det hele tatt. Det førte til at freseren måtte kjøre en brøyteetur på opp til sju mil hver veg for at vegen skulle være farbar. I slutten av mars ble derfor den norske styrken utvidet med brøytebil og mannskap på to skift i det samme området.

SPESIALISTENES OVERMENN

Zapolyarnyj er en gruveby mellom Nikel og Petsjengadalen med 30.000 innbyggere. Her er nordmennene innlosjert i en familieleilighet av god russisk

standard. Men det ble snart klart at det er forskjell på russisk og norsk standard og formaningene fra første gang de reiste over ble satt på en hard prøve.

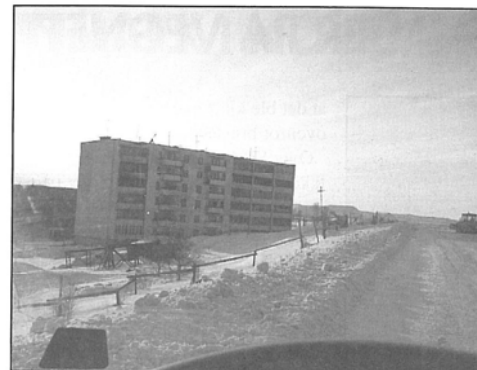
En dag kunne russerne lese i byens avis, den lokale Pravda, at de norske spesialistene hadde møtt sine overmenn. De delte leiligheten med en arme av kakerlakker. Og etterhvert som det ble matlukt dukket det fram horder fra krokker og sprekker.

Så ille ble det, i følge avisen, at nordmennene brukte all sin mandighet for å kreve at enten skulle kakerlakken ut av leiligheten innen en uke - eller så ville de dra og ta med seg alt utstyret hjem til kakerlakkefrie Norge.

Da ble leiligheten gasset.

RUSSISK? HELT GRESK!

Det er ikke fritt for at nordmennene har følt seg litt hjelpeløse når den russiske arbeidslederen har kommet med beskjeder om nye oppdrag. Så langt arbeidslederen klarer å være med går



Hjemme i Zapolyarnyj. Leiligheten vegvesenets mannskap er innlosjert i er i første etasje til høyre.



Fra en demonstrasjon av veghøvel med rømmevinge. F.v. sjefsjef, Karl S. Foslund, tolk Anne Sikkanen, høvelfører Bernt Breivik og maskinsjef Mihail Kozlitin fra Nikel.

det på engelsk, så går det over til grimaser, armer og ben. Når også det stopper opp er tegninger i snøen siste mulighet og redningen.

Soya, en engelsktalende russisk kvinne som skal fungere som tolk, kommer hver dag, men det er ikke alltid hun treffer arbeidslederen mens hun er i leiligheten. I stedet har hun blitt en "mor" for fortapte nordmenn, en sosial kontakt som klarer å snakke med våre folk uten for mange grimaser og tegninger i snøen.

RUSSISK BYRÅKRATI

Etter en uke i Russland reiser det ene laget ut og et nytt kommer inn over grensen, en operasjon som kan stille de mest tålmodige på prøve.

-Det må være lettere å komme inn hos St. Peter enn inn i Russland, mener Inge Fred Dervo etter å ha reist noen ganger fram og tilbake.

-Iallfall hvis du skal ha med spesialutstyr som senere skal tilbake til Norge.

Han forteller at det kan ta fra en halv til tre timer å passere grensen, alt etter humør og dagsform til tollerene.

-Men nå tror vi at vi har funnet en løsning! Når vi skal ha med mobiltelefoner og lignende sørger vi for å få masse runde stempler i følgepapirene. Det har russerne respekt for og alt går mye lettere, ler han.

Grensepasseringene går også lettere nå som mannskapet blir gjenkjent i vegvesenuniformer og i vegvesenets gule bil. Men mannskapsskifte må fortsatt planlegges i god tid. Det må søkes om visum for hver ny tur og for hver mann som skal over.

NORSK BRØYTEPLOG TIL RUSSLAND

I begynnelsen av desember i fjor kom en delegasjon på tre fra det russiske vegvesenet til Skipagurra vegsentral. Med seg hadde de en av sine beste brøytebiler, en ZIL 133, 1989-modell. To dager senere kunne bilen returnere med norsk plog påmontert, en plog i reserve og seks nypiggede dekk.

-Dette utstyret som jeg har fått nå hadde det tatt lang tid å få uten norsk hjelp. Brøyteutstyret vårt er stort sett fra 50- og 60-tallet og lite egnet for dagens biler og forhold. Nå får jeg en helt annen arbeidssituasjon, sa brøytesjåføren Jurij Malenko da han fikk overlevert utstyret og fornøyd hevet og senket plogen på bilen.

IMPONERTE RUSSERE

De russiske gjestene, driftssjef Viktor Lastochkin fra Murmansk, maskinsjef Mihail Kozlitin og Jurij Malenko fra Nikel ble invitert på en rundtur i Øst-Finnmark mens verkstedfolkene arbeidet på spreng for å klargjøre brøytebilen.

Gjestene fikk utvekslet erfaringer med brøytemannskapet på Gednje brøytestasjon på Båtsfjordfjellet, en tur innom vegkontoret i Vadsø og de fikk prøvekjørt den undersjøiske tunnelen til Vardø.

-Vi har fått se mye, både av utstyr som er nytt for oss og utstyr som vi har felles. Vegvesenet i Finnmark er godt organisert og de har flinke fag-

folk med et høyt teknisk nivå, sa en imponert og fornøyd maskinsjef Kozlitin etter besøket.

OPPFØLGING

Om hjelpeprosjektet er et engangstilfelle eller det blir noen fortsettelse vet man ingen ting om i dag. Den spente politiske situasjonen i Moskva og resultatene av det er det ingen som kan spå resultatet av. Vegvesenet har imidlertid fått signaler om nye bevilgninger for neste år og hjelp trenger russerne framover, samme hva som skjer.

Mangelen på vedlikeholdsutstyr er langt på veg total og ønskelisten er lang. Piggdekk, steamkjeler, rømmevinger, ploger og mye mer står på ønskelisten. Vegvesenet i Murmansk fylke har for eksempel ikke en eneste hjullaster på hele Kola som er stor nok til å bære en så stor snøfres som den som nå går på vegen. Men det største problemet er at vi ikke kan gi dem noe, for tollavgifter skal betales av mottaker og vegvesenet i Murmansk har ikke penger til å betale med.

1. mai var eventyret over for denne gang, men det kan se ut som om det vil bli et videre samarbeid også til neste år. Etter det Reflexen erfarer skal det sendes en ny søknad om rundt 6 millioner kroner til vintervedlikehold i Russland fra vegsjefen i disse dager.

Zapolyarnyj var en ukjent by for de fleste før vegvesnets brøytehelp ble stasjonert der i vinter. Her er det Inge Fred Dervo som poserer utenfor byen.



UTBEDRING AV KRIGSSKADER PÅ VEGNETTET I FINNMARK I NOVEMBER OG DESEMBER 1944



Minesøkere på riksveg 50 ved Førstevann ved Kirkenes, oktober 1944. (Røde Arme-foto)

Under tyskernes tilbaketrekking gjennom Finnmark høsten 1944 ble det gjort en hensynsløs ødeleggelse av vegger og bruer. Omtrent alle bruer ble sprengt og en mengde stikkrenner ødelagt. På en rekke steder ble veglegemet sprengt bort.

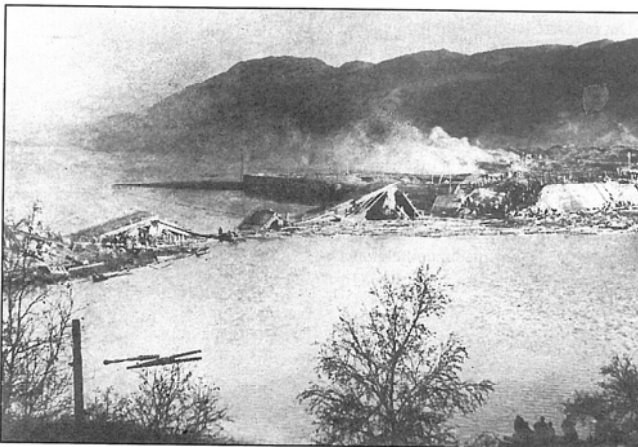
Samtidig ble det lagt ned miner såvel i vegbanen som ved de fleste brusteder. Vegvesenets garasjer, hus og brakker ble brent.

Redskap, maskiner og materiell ble ødelagt eller ført ut av fylket. Bare en liten del ble reddet i Vadsø og Sør-Varanger. Den samlede skade ble anslått til "Femogtyve millioner kroner".

Sluttrapporten for krigsskadeutbedringer av vegnettet i Finnmark pr. 31. desember 1961 viser at det totalt kostet kr. 45.000.012,43

Riksveg 950 Varangerbotn - Bussesund

Tyskerne trakk seg tilbake fra Ki-berg den 29. oktober og forlot Vadsø 30. oktober 1944. De sprengte alle bruer og en del stikkrenner etterhvert som de trakk seg tilbake. På Vegsletta i Vadsø ble verkstedet, garasjen og oppsynsmannskontoret stående igjen.



Hengebrua på Elvenes ble bygget av tyskerne, men ble sprengt ved tilbaketrekkingen 25. oktober 1944. (Røde Arme-foto)

at det ble kjørt over isen 600 meter ovenfor brustedene.

Over Skallelv og Komagelv ble det ikke satt opp provisoriske bruer på grunn av materiellmangel og minefare. Mellom Komagvær og Bussesund var vegen framkommelig med bil i løpet av desember 1944, men snøen satte en stopper for trafikken.

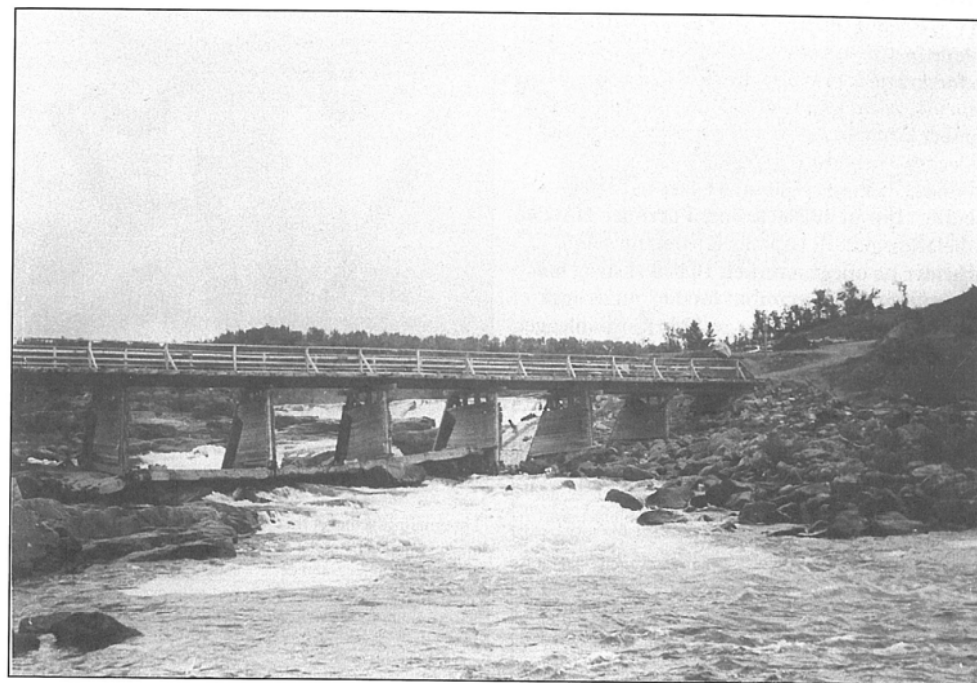
Riksveg 50 Varangerbotn - Kirkenes

Russiske tropper bygde provisoriske bruer og omkjøringer, reparerte stikkrenner og vegen der den var sprengt. Framkommeligheten var så som så, men vegen var farbar med bil, selv om det ikke alle steder var like lett. Det var ikke provisorisk bru over Nyelv, men en vanskelig framkomst ved å kjøre over elva fra begge sider av brustedet.

I Korselvdal var det ingen provisorisk bru, men en dårlig framkomst ved å kjøre over elva på bruas øvre side.

Ved Neiden bru hadde russerne ordnet en framkomst ved delvis å benytte det nedsprenkte brudekket som kjørebane. Det var dårlig framkomst.

Over Langfjordstrømmen bygde russerne en god provisorisk bru på



Den provisoriske brua over Langfjordstrømmen på riksveg 50. (Foto: Johannes Holt)

nedsenkte stenkister vel 50 meter fra den sprengte brua. Det ble laget til en provisorisk omkjøring 100 meter øst for nedre undergang. Det var dårlig framkommelighet også hcr.

Riksveg 955 Hesseng - Grensefoss

Mellom Kirkenes og Pasvik gikk det an å komme fram i hele desember etter at vegen var brakt i stand av russerne.

Riksveg 960 Bjørkheim vegkryss - Jarfjord

Her bygde russerne en provisorisk bru over Pasvikelva på nedsenkede

stenkister. Vegvesenet medvirket ved å stille folk og sagbruk til disposisjon for saging av trematerialer til bygging av brua.

Brua var farbar 1. mars 1945.

Riksveg 50 Varangerbotn - Smalfjord

Pr. 31. desember 1944 var det ikke foretatt fortegnelse over sprengte bruer, men det ble opplyst at ved Masjok bru er det opparbeidet en provisorisk nedkjørsel til elveisen. Ved Gulbojok bru brukes isen til overkjøring. På denne strekningen var det norske militære enheter i virksomhet.

Flere minner?

Fra alle hold var det en imponerende innsats for å få forbindelse med det øvrige vegnettet.

Er det noen som har fotografier eller kan fortelle noe om krigsskadeutbedringene så tar jeg gjerne i mot dette og får det arkivert og samordnet. Vi bør ikke glemme krigsårene 1940-44 i vegvesenet i Finnmark.

Tekst: Godtfred Karlsen

Bildene er utlånt fra Godtfred Karlens bildesamling.

HUNDRE BLOMSTER BLOMSTRER

Finnmark nest beste forslagsfylke

Vegvesenansatte i Finnmark er nest best i landet til å sende inn forslag om forbedringer til de lokale forslagsnemndene. Fra nesten ingen lokale forslag på åttitallet har det i følge Kurt Stormo, sekretær i nemnda, nærmest eksplodert og ført Finnmark høyt opp på listen, bare slått av vegvesenet i Vest-Agder.

Forslagsnemnda bedømmer forslagene og betalte i fjor ut 20.500 kroner i premier. Høyeste utbetaling gikk til Gunnar Kjellmann som arbeider på oljegrusverket. 10.000 ekstra i lønningsspen fikk han for ett forslag, mens også Ole Johan Nikodemussen på Skipsfjordanlegget forsynte seg grovt. 7.500 fikk han for tre av de forslagene han sendte inn.

Fra å være et fylke som utmerket seg med nesten ingen forslag har Finnmark tatt skrittet til norgestoppen. Leder og sekretær i forslagsnemnda i Finnmark, Inge Fred Dervo og Kurt Stormo, er strålende fornøyd med utviklingen, men lover likevel å stå på for at det skal bli enda flere forslag til nemnda dette året.

Det var tidligere vegdirektør Eskil Jensen som satte som mål å få 10 forslag per 100 ansatte. Med en variasjon av Mao-sitatet "la de hundre blomster blomstre", ville han motivere til kreativitet blant lure hoder i vegvesenet. -Vi er vel halvveis, men skal bli enda bedre, sier Inge Fred Dervo og Kurt Stormo.

Offensiv

Det var våren 1992 de satte i gang en offensiv for å bedre Finnmarks innsats. De opprettet en kvittering for alle gode forslag, en forslagskopp. Om det var koppen som måtte til for at alle ideene skulle komme til behandling vet de ikke, men fra nesten ingen innleverte forslag resulterte det i 19 i 1992.

-Vi har også hatt en kampanje med plakater over alt ute der våre ansatte er, det har nok også hjulpet, tror Dervo. Etterhvert som forslagsstillerne har fått kopper og de beste forslagene er blitt premiert, har nok også interessen steget.

-Ingen har noe i mot et skikkelig gavekort eller noen tusenlapper ekstra i lønningsspen, smiler Kurt Stormo. -Det er en fornøyelse å sende anvisninger som takk for gode forslag, sier han.

Jackpot

Den høyeste utbetalingen gikk til Gunnar Kjellmann på oljegrusverket. Ett forslag sendte han til behandling - og innkasserte 10.000 blanket kroner. Det er det høyeste beløpet den lokale nemnda kan utbetale, så det må kalles jackpot!

Kjellmann forslag var å montere en ny trakt på utløpet av tørka for innmating av resirkulert masse. Det førte til en kraftig reduksjon av røykutviklingen og en kraftig miljøforbedring for de som jobber på oljegrusverket.



Ole Johan Nikodemussen innkasserte i alt 7.500 kroner for forslagene han kom med i fjor, en pen liten ekstra slant i lønningsspen, selv etter at skattefuten har tatt sitt. Her med skinneutleggeren han ble premiert med 5.000 kroner for.

I premieringsvedtaket fra forslagsnemnda heter det at forslaget var av avgjørende betydning for å kunne drive med resirkulering av masser i 1992.

Finnmarks Petter Smart

Hvert år kåres det i vegvesenet en "Petter Smart" blant de beste forslagene. I Finnmark kåres det også en lokal navnebror blant de som har fått sine forslag premiert.

I år ble det Olav Abrahamson ved Kirkenes vegstasjon. Han sendte inn et forslag for bedre vasking av skilt og kantstolper, en dobbel kost som senkes ned over det som skal vaskes og tar begge sider i ett. 1000 kroner fikk han for forslaget og heders-tittelen Årets Petter Smart på kjøpet.

Ivrigste forslagsstiller

Ole Johan Nikodemussen ble fjorårets ivrigste forslagsstiller. Hele fem forslag sendte han inn. Tre av dem ble premiert, blant annet en

skinneutlegger som har vært til stor hjelp i arbeidet med å sette opp rekkverk. Det er i bedømmingen lagt vekt på at det han har foreslått har vært arbeidsbesparende slik at vegvesenet har fått en gevinst i økt effektivitet i arbeidet ute på vegen.

Nikodemussen foreslo også et nytt system for å holde skiltene klare, snøfrie og rene vinterstid. Skiltene skulle tilkoples strøm og ved hjelp av en slags føler, et hull i skiltet, skulle strømmen koples til når det ble tett og skiltet tinte av seg selv.

Skiltfabrikanten Euroschild har vurdert dette forslaget, men konkludert med at det blir komplisert og dyrt, slik at de ikke vil gå inn for en slik løsning på skiltene.

-Men det vitner om kreativitet og vilje til å løse og lette tungvinte arbeidssituasjoner. Vi ser gjerne at det kommer flere forslag av denne typen som kan lette og forbedre arbeidet vi skal gjøre, sier Kurt Stormo.

Mottovinneren:

HAN HAR DET I TOPPEN

Koppen som sendes ut som kvittering for forslagene fikk sitt motto etter en konkurranse med mange gode forslag. Vinneren, Kristian Nordgård, er gammel vegvesenveteran, allerede i 1918 eller -19 hadde han sin første jobb i vegvesenet da han som ni-åring kjørte sand med hest på vegene i Finnkonkvila ytterst i Tanafjorden.

Kristian Nordgård er født i Sørreisa i Troms i 1910, men flyttet til Finnmark i 1918 eller -19. Det sies at han alltid har vært flink med vers og rim, noe den slående teksten på koppen: "At jeg har noe i toppen, det beviser koppen" er et godt eksempel på. Han har til alle tider gledet familien og omgivelsene med hyggelige vers.

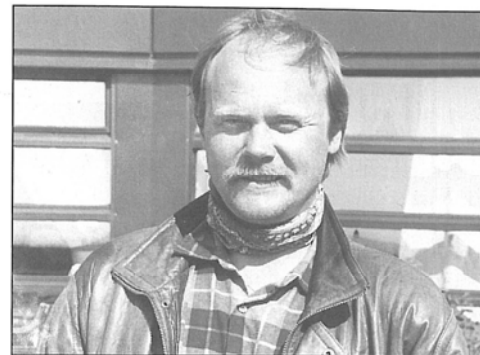
Etter at han begynte karrieren med hest i arbeidet for vegvesenet flyttet han til

Tana der han 18 år gammel kjøpte sin egen lastebil som han kjørte i vegvesenets tjeneste.

Senere tok han teknisk utdanning i Gøteborg og fra 1939 drev han bilverksted og senere bensinstasjon på Hesseseng i Sør-Varanger fram til han i 1970 måtte pensjonere seg på grunn av helsa.

Den aktive pensjonisten bor i dag halve året utenfor Benidorm i Spania og resten i Hamar. Når han ikke skriver vers og vinner slagordkonkurranser i Finnmark lever han en aktiv pensjonistlivrelse, han spiller bridge, går mye på tur og er aktivt med i Røde Kors besøkstjeneste i Benidorm, der han kjører rundt i sin 60-modell Ford Anglia med høyerratt.

Takk for et glimrende forslag.



Bjørn Erik Thorsen fra planavdelingen var den første som fikk "toppen-koppen". Men forslaget hans om informasjons-tavler oppnådde ikke noen annen premierung.

- Useriøst!

Forslagsnemnda ønsker alle seriøse forslag velkommen, og det er det eneste kravet den stiller for at innsenderne skal belønnes med en forslagskopp. Det ble derfor utdelt 18 kopper i fjor, bare ett av de innsendte forslagene diskvalifiserte seg selv.

-Vi deler ikke ut kopper til hva som helst, sier Kurt Stormo i en kommentar til avslaget som ble sendt av delingsleder Karl S. Foslund og Tor Kaastrup. Maskinsjefen og driftssjefen foreslo at det burde

være et arkiv for innsendte telefaxer slik at det skulle være mulig å få en oversikt over alle faxene som kommer inn og sendes ut.

-Forslaget var skrevet på rim, det var det eneste kreative de to høye herrer hadde bidratt med, sier Kurt Stormo.

For at leserne selv skal kunne vurdere kvaliteten bringer Reflexen forslaget i sin helhet (se faksimile) og svaret fra forslagsnemnda, som for sikkerhetsskyld også ble skrevet på rim:

Jeg ønske om ele av Inge Freds krus
Dag ikke for å bli berust
Et forslag vi samlet inn sender
Dette fra to gode venner
Registrer i arkiv alle telefaxer som kommer så flust.
Hvis ikke blir det i maskineriet rust.

Karl S. Foslund

Tor Kaastrup

Svaret fra forslagsnemnda blir da:

Til våre kjære venner som vi ikke kopper sender, det må mere til i toppen for at dere skal erobre koppen.
Forslaget oppnår ingen premierung.



Skinneutleggeren i bruk i praksis. Utleggeren monteres på siden av lastebilen og gir god arbeidshøyde og en lettere arbeidssituasjon ved montering av rekkverksskinner.

FINNMARK - NORGES BESTE!

"Hallingkastet" - den årlige håndballturneringen på Gol for vegvesenet - ble vunnet av Finnmarks herrelag i 1992. Faktisk er det 3. gang på 5 år at Finnmark blir norgesmestre. Det ble også mye "hallingkast" senere på kvelden, da finnmarkingene også ble vinnere av banketten. Til sammen deltok drøyt 430 gutter og jenter i turneringen som ble arrangert prikkfritt av vegvesenet i Buskerud for 21. gang.



Norgesmestrene fra Finnmark: Foran f.v.: Egil Hellesø, Kjell R. Johnsen, Kjell Kjæreng og Frank Rødal. Bak: Johnny Michelsen, Knut Busk, Willy Johansen, Fred O. Guthu, Asbjørn Anthonsen, Tom Pedersen og Odd Walter Hirsivaara. (Foto: Inge Fosseli, vegkontoret Vest-Agder)

Finnmark deltok med både dame- og herrelag i turneringen som gikk i Golgallen. Herrelaget måtte gjennom 5 kamper før seieren var et faktum. Damelaget, som også viste god innsats, ble dessverre utslått etter innledende kamper. Herrelaget spilte de innledende kampene i pulje med Hordaland, Hedmark og Sør-Trøndelag. Her vant våre gutter klart mot de 2 førstnevnte lagene, men mot en av de andre favorittene, Sør-Trøndelag, måtte de nøye seg med uavgjort. Denne kampen var i realiteten en ren puljefinale. Sør-Trøndelag måtte vinne for å gå videre, Finnmark klarte seg med uavgjort på grunn av bedre målforskjell. Det holdt altså for våre nordligste "veiarbeidere". Pålitelige kilder opplyser at i denne kampen var det Finnmark som klart var nærmest seieren, og at livet fortsatt kan være rettferdig. Semifinalen mot Vest-Agder vant

Finnmark lett 8 - 5. Sørlandene kjempet tappert, men mot en motstander med kombinasjon av finsk sisu og konstant spill, ble overmakten for stor.

Finalen

Dermed gjensto den store finalen mot Rogaland. Sluttresultatet ble her 10 - 8 til Finnmark, men seieren var aldri særlig truet. Midt i 2. omgang ledet finnmarksguttene hele 10 - 4. Seieren syntes å være sikret og våre gutter slappet av. I tillegg fikk en av spillerne en kneskaide. Dette gjorde at Rogaland tok innpå og spenningen og stemningen i hallen "sto i taket". På tribunen var jentene fra Finnmark suverene vinnere. De nær-

mest overdøvede alle andre og hjalp sine gutter fram til seieren.

Damelaget

Finnmarks damelag spilte i pulje med Oppland og Hedmark. Dette var en jevn og hard pulje. Mot Oppland, som kom helt til semifinalen, spilte jentene våre uavgjort 2 - 2, og for Hedmark tapte de bare med 1 fattig mål, 5 - 4. Dermed var de utslått med bare 1 mål i minus totalt. Dette ville kanskje ha falt noen og enhver tungt for brystet, men for jentene fra Finnmark var dette likevel ikke noe nederlag. De beholdt sitt gode humør under kampene, på tribunen og under banketten.

Resultater:

Damelagets kamper:

Finnmark - Oppland	2 - 2
Hedmark - Finnmark	5 - 4

Slik vant guttene:

Finnmark - Hordaland	9 - 4
Hedmark - Finnmark	5 - 9
Sør-Trøndelag - Finnmark	4 - 4

Semifinale:

Vest-Agder - Finnmark	5 - 8
-----------------------	-------

Finale:

Finnmark - Rogaland	10 - 8
---------------------	--------



Nervøs stemning på sidelinjen i sluttminuttene. Det ble mast intenst på sekretariatet for å få klokken til å gå fortere. (Foto: Inge Fosseli)

Vanskelige vegkanter i Finnmark

Vegvesenet har landets lengste hage, og Finnmark har sin del. Men en hage skal oppleves som en fryd for øyet. Det gjør den ikke alle steder i vårt hardføre fylke.

Botanikeren Olav Gjærevoll har reist landet rundt for å se på forholdene langs vegene. I Finnmark så han mye som kunne vært bedre og konkluderte med at en landskapsarkitekt og kanskje også en anleggsgartner med god økologisk innsikt bør engasjeres.

Vegvesenet i alle fylkene får nå landskapsarkitekter og i mai begynner det landskapsarkitekt på vegkontoret i Vadsø.

Olav Gjærevoll var Norges første miljøvernminister og er nå professor i botanikk ved Universitetet i Trondheim. Etter befaringen i de tre nordligste fylkene skriver han i rapporten at Finnmark er det store problemområdet. Vegene ligger høyt i terrenger slik at snøen skal blåse av, fyllingene er mange og uten jord som gir gode vekstforhold.

-Det er ikke lett å finne jord til skråningene mange steder. Da hjelper det lite å så, skriver Gjærevoll.

Der det blir sådd og man får det til å gro, peker han på at det ikke blir noen

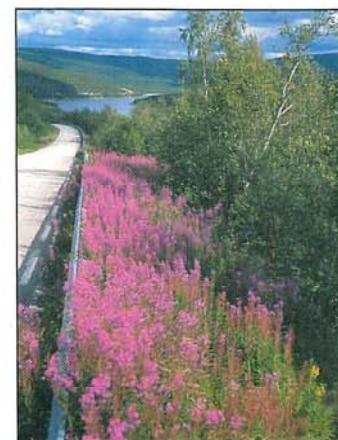
"vanning" og at det derfor blir brunsvidd og skråningen blir liggende nakne. Det fører til vind- og vannerosjon, det fineste materialet blir borte og koloniseringsmulighetene for lokale planter enda dårligere.

Gras dårlig

-Å så med gras kan se ut som det hjelper litt siden vokser raskt. Men det er en dårlig løsning. Lykkes det å få det til å gro skapes et reinbeite tett inn på vegene, med tråkkskader som resultat, skriver han.



-Hele vegen over Børselv fjellet har kanter hvor det stort sett bare er noen grastuster, skriver professor Olav Gjærevoll. (Foto: Arvid Sveen)



Det er ikke like trist over alt. Her i Tanadalen, mellom Børselåkkja og Roavvegiedde, er det i hvert fall fargerikt. (Foto: Arvid Sveen)

Finnmark er et problemområde mener han. Vegene er bygget opp med grus fra sidetak. Det har blitt store sår i landskapet på sidene og store skåninger der det er vanskelig å få noe til gro. I de nordligste områdene, Nordkyn, Varangerhalvøya og Magerøya er det fuktigere, men mer arktiske og enda vanskeligere forhold. Gjærevoll ser ingen umiddelbare løsninger, men tilrår en del forsøksvirksomhet for å finne planter som trives og kan vokse i skråningene.

Landskapsarkitekt

Gjærevoll mener det er et klart behov for en landskapsarkitekt og mener at arkitekten og ingeniøren bør arbeide tett sammen.

-De bør arbeide hånd i hånd. Når en veg skal ablegges må det være en miljøsakkyndig og samordning tidlig i prosessen kan være besparende, mener Olav Gjærevoll.

Det ringer på Skaidi

Vinteren har vært hard i år og vegvesenets mannskap og biler har hatt en strid tårn. I radioen har vi fulgt med i stengte veger, kolonnekjøringer og nattestengte veger. Det har skiftet fra det ene til det andre og de eneste som har hatt full oversikt har vært vegtrafikkentralen på Skaidi. 0175 har vært et populært telefonnummer hele denne vinteren og vakta på Skaidi har fått mye ros for servicen de har gitt publikum.



Truls Nilsen passer telefonen på Skaidi. For en gangs skyld denne vinteren er det en rolig formiddag med fint vær. Men det har vært flest travle dager med dårlig vær og mange telefoner.

I slutten av oktober åpnet trafikktelefonen på Skaidi med et enkelt firesifret nummer, åpent hele døgnet. Finnmark var det første fylket som prøvde ut en lokal vegmeldingssentral der publikum ringer 0175. Tidligere kom en direkte til sentralen i Oslo på dette nummeret og forsøket i Finnmark var første skritt på veien til en landsomfattende tjeneste der publikum kan velge om de vil snakke med vakten på en lokal sentral eller den riksdekkende tjenesten.

Stor pågang

Det har vært en urolig vinter, med mye dårlig vær. Telefonen har ringt jevnt og trutt, folk ble fort vant til det nye telefonnummeret. Etter flere år med godt vintervær, det har nesten ikke vært vintre i det hele tatt vil mange si, så kom det en vinter av gammelt merke. Det har ført til vanskeligheter med trafikkavviklingen og mange har villet undersøke om vegene har vært åpne.

-Når det har vært dårlig vær har linjene til Skaidi blitt overbelastet, forteller Edmund Henriksen, vegmester på Skaidi.

-Vi har tre linjer inn til sentralen og har flere ganger opplevd at vi ikke har klart å ta unna alle telefonen. De har da blitt automatisk satt videre til sentralen i Oslo og

mange har fått seg en overraskelse når de oppdager at de har kommet til Oslo, smiler han.

Sentralen har hatt størst pågang fra de mest trafikkerte strekningene, spesielt vegen mellom Hammerfest og Alta. Det har også vært mange henvendelser om de andre utsatte vegstrekningene; Magerøya, Havøysund og Nordkyn.

Ferske meldinger

-Vi er helt avhengige av at vi får inn oppdaterte meldinger når noe endrer seg. Vegstasjonene melder inn til oss og det har i løpet av vinteren blitt veldig bra. Samarbeidet mellom vakta her på Skaidi og de som melder inn er bra og vi får stort sett inn de meldingene vi trenger, sier Edmund Henriksen.

Fra Skaidi går meldingene videre til vegmeldingssentralen i Vegdirektoratet. Der har de ansvaret for å melde inn til Tekst-TV og NRK-Dagsnytt. De svarer også på telefoner fra publikum. Kjersti Leiren, daglig leder for sentralen, er svært fornøyd med samarbeidet med Finnmark.

-Hadde alle fylkene vært like flinke og korrekte som det dere er i Finnmark, hadde servicen vår til publikum vært mye bedre, sa hun på driftskonferansen i Alta i mars.

B-GJENGEN PÅ JOBB

B-gjengen på vegmeldings-telefonen på Skaidi, Rolf Larsen og Truls Nilsen, har hatt en travle vinter, men er godt fornøyd med den første vinterseongen.

-Det har vært mye å gjøre, men vi er her for å hjelpe folk på ute på vegene og da er tar vi det som kommer, sier de to.

Vaktene tar også i mot meldinger og klager som kommer inn fra publikum.

-Det skjer selvfølgelig at noen ikke er fornøyd med arbeidet som er gjort ute på vegen. Da noterer vi hvem som har ringt, hva det gjelder og tar kontakt med vakt-havende i området. Når de melder tilbake merker vi hva som er gjort, slik at vi har registrert det på samme skjema og har dokumentert det for senere bruk, forteller de.

De har faste rutiner og meldetider på morgene for å få vegmeldingene til Oslo i rett tid. Senere skal det oppdateres når det skjer endringer og de sitter på vaktrommet og følger med at det skiftes meldinger på Tekst-TV. I de hardeste takene med storm og orkan i vinter har det vært mye endringer og telefonen og telefaksen har vært flittig brukt.

-Vi kan få all slags telefoner, også fra engstelige pårørende som ikke venter på familie som er ute i kivet. Da er det viktig å yte litt ekstra og for eksempel gi dem melding tilbake når vi får vite noe, sier de.

Midt i det verste været i vinter skulle en drosje kjøre en mor med et nyfødt barn fra sykehuset i Hammerfest til Alta. Men de kom ikke fram da de skulle, vegen var stengt og ingen meldinger var gitt til familien. En engstelig bestemor ringte Skaidi som ikke hadde visste noe da. Det var bare en mann på vakt og selv om han hadde mistanke om at de kunne ha tatt inn for å overnatte i Skaidi kunne han ikke gå i fra og telefonen over til hotellet virket ikke.

Da han fikk avlastning klarte han å ta seg bort dit, og ganske riktig - der var de. Drosjen hadde mobiltelefon, men hadde ikke skrudd den på og hadde ikke tenkt på å gi beskjed, hverken til drosjeeieren eller til passasjerens familie.

Lettelsen var stor da vakta på Skaidi kunne ringe tilbake og fortelle at alle var i godt behold på Skaidi.

KRØSUS - venn eller fiende

-KRØSUS, hviskes det på vegkontoret, og det blir stille.

Noen bruker det som et skjellsord, andre ser på det dette ordet innebærer som en utfordring og nye muligheter.

Men hva er det egentlig, og hva vet vi om det?

Reflexen har foretatt en liten rundspørning om KRØSUS for å lodde stemningen og kunnskapen. Sammen med en kort gjennomgang av hva KRØSUS skal bli, bringer vi her resultatene fra en runde på vegkontoret.

PBR-systemet har gjort sin tjeneste i Statens vegvesen i 25 år, på godt og vondt. Vi har holdt styring og hatt kontroll over forbruket med hjelp av dette systemet, men nye tider krever nye redskaper. KRØSUS inneholder både et regnskaps-, lønn- og personaldatasystem i moduler, det vil si deler, som kan arbeide samme. KRØSUS er en ny måte å jobbe med de samme tallene som vi arbeider med i dag og det blir lovet at det skal være enklere og mer fleksibelt enn PBR. I hovedsak er det de som i dag vet hva PBR er, og bru-

ker tall og opplysninger fra PBR, som må vite hva KRØSUS blir.

Det nye systemet medfører at vi skal bruke PC-nett i stedet for terminaler. Det vil derfor koste mye å innføre systemet, cirka 130 millioner for hele landet. Men det skal også gi besparelser. Fra Vegdirektoratet er det sagt at det skal spare inn 60 årsværk på landsbasis innen personal og regnskap. Om dette lar seg gjøre gjenstår å se, men ingen skal være redde for å bli satt på gata. Vegvesenet har lovet å ta vare sine folk ved opplæring og kompetan-

seoppbygging. Det betyr skikkelige utfordringer for dem som blir berørt.

D-dag

1. januar 1994 er dagen denne "revolusjonen" starter, men allerede nå har de involverte begynt å merke kjøret. De nye brukerstøttene får opplæring i opplæring. Brukerstøttene skal ha ansvaret for å lære videre programmene i KRØSUS til alle som kommer i kontakt med regnskap- og personalsystemet, og får derfor opplæring i pedagogikk og undervisningsplanlegging. I tiden

som kommer skal de gjennom grundig opplæring i de nye systemene før hovedopplæringen begynner for Finnmark.

Det er mumlet og skumlet om KRØSUS i lange tider. Men det har vært vanskelig å se hvilken betydning det skal få for den enkelte. Det har mye usikkert om hva systemet skal bestå av, det eneste som har vært sikkert er løftet, eller trusselen, om at det skal tas i bruk ved årsskiftet. Først nå begynner det å ta form og det går an å ane en skisse av hva det skal bli.

OM KRØSUS - PÅ GANGEN

Reflexen tok en runde i gangene på vegkontoret for å lodde stemningen og kunnskapene om KRØSUS. Vi spurte om hva KRØSUS er, om det angår jobben de gjør i dag og hvordan informasjonen har vært.

Svarene viste at alle vet litt, men de ønsker også å vite mer.



Linda Heikkilä, kontorfullmektig, forvarrelset

Jeg vet ikke riktig. Det er et nytt regnskapssystem, men hva? Jeg tror ikke det vil angå meg i min jobb, så jeg har ikke engasjert meg så mye i det.



Tove M. Akerhei, første-kontorfullmektig, maskin Kroner og Øre Sløses Uten Styring! Er det ikke det? Nei, det er det nye økonomistyringssystemet.

Det vil helt sikkert angå min jobb, men jeg vet ikke hvordan. Foreløpig vet jeg bare at det blir nye EDB-programmer.

Vi får nok vite det som de mest involvert vet, men det virker som om det ikke er så mye ennå.



Else Marie Vaag, konsulent, personaleksjonen KRØSUS er det nye personal- og regnskapssystemet

som skal settes i drift fra 1/1-94.....sier de! Det er et system som skal gjøre arbeidet mer rasjonelt, spare arbeid og stillinger, med de konsekvenser det får.

Når alle data er lagt inn vil mitt arbeid bli mer oversiktelig, tror jeg, i og med at vi får samlet opplysningene på ett sted. Arbeidsoppgavene kan forandres, men det er fortsatt uavklart.

Informasjonen til nå har vært dårlig, men det begynner å komme seg. Det har bare vært noen få i prosjektet som har visst og dermed har det blitt rykter og uro. Men det kan også skyldes at de ikke har visst så mye de heller.

MED RETT LØNN I POSEN

Hver måned sjekker vi lønns-seddelen, kontrollregner og ser etter at tilleggene ikke er for små eller at fradragene ikke er for store. Men sjelden tenker vi i gjennom hvem det er som hver måned sikrer at riktig lønn kommer til riktig mottaker.

Lønnsdelen på regnskapsseksjonen er en stor del av hele administrasjonsavdelingen, ni ansatte har sitt arbeide der, og oppgavene er flere enn vi tror.



Å jobbe med lønninger og rapporter må være morsomt. Det er rutinerne folk som passer på utbetalingene, nesten alle har vært på avdelingen i godt over 10 år. Her ser vi f.v. Mary Larsen, Solbjørg Lyngedal, Anne Lise Pettersen, Herman Nilsen og Helen Moe. Ewald Olsen, Ingebjørg Henninen og Ruth Thorsen utgjør resten av gjengen, men var ikke til stede da bildet ble tatt.

Det er et enormt antall rapporter som hver måned passer gjennom hendene og datamaskinene til lønnsmedarbeiderne på vegkontoret. Så må det da også ni hoder og ni par hender til for at alle får det de skal ha, og til rett tid. Kemneren og bidragsfogden er også store oppdragsgivere som skal ha sitt før lønnen går inn på konto. De som hver måned sitter med lønnen vår er kanskje de som vet mest om oss, i alle fall mer enn de fleste andre kollegene våre.

Men hvem er de så da, Ingebjørg, Helen, Herman og alle de andre? De har vært i vegvesenet lenge, de som i dag er der fast har fått sin lønn fra Statens vegvesen i nesten 15 år - i gjennomsnitt. Og så godt som bare på samme plass. Det gir erfaring og kunnskap som er gode og ha med i en hverdag som kan være stressende og vanskelig, og med en framtid som kan virke usikker. KRØSUS, det nye regnskap- og økonomisystemet spøker i horisonten og usikkerheten om hvordan arbeidet skal organiseres

i framtida kan dempe det gode, kollegiale miljøet.

-Vi storrivres med arbeidet vårt, men lurer på hva som skjer fra neste år når KRØSUS kommer og det er sagt at det skal spares inn så mange årsverk. Hva skjer med oss, og hvem skjer det i tilfelle med, spør Helen Moe litt oppgitt. Hun har i dag tittelen puncheleder, en funksjon som i prinsippet har lidd en stille død. I stedet er Helen i dag sendeleider og har ansvaret for at sendingene av data til NIT, Norsk Informasjons Teknologi på Hamar, går som de skal, til rett tid. (NIT opererer PBR-samlebasen som samler regnskapet og produserer listene som vegvesen familien styrer etter.)

"Rolige dager?"

Arbeidsdagen på lønn kan virke totalt uforståelig for en som ikke kjenner rutinene. Arbeidet kan gå i topper med store svingninger etter sesongen, og fra den ene dagen til den andre.

-Vi setter vår ære i at alt skal komme med i sendinge-

ne og i at alle skal få lønn, rett lønn, til rett tid. Det gjør at det ikke skal små forskyvninger til i systemet før vi en tid nærmest kan sitte med beina på bordet og neste dag jobbe overtid så svetten siler, forteller Helen Moe og Ingebjørg Henninen.

Historien om april lønnen illustrerer hvordan dagene kan være.

PBR-basen virker slik at alle vegkontorene i landet samme dag, mellom to gitte klokkeslett må sette i verk og bli ferdig med sendingene. Svikter det på et vegkontor eller på Hamar får det en domino effekt og lager kjelker for alle de andre.

Før påske var alt klart fra vegkontoret, det hadde vært litt fram og tilbake med sendedag, men alt var klart og sendingen gikk, trodde alle.

Men et vegkontor, og den ansvarlige på Hamar trodde det skulle gå en annen dag og sviktet. Sendingen måtte gå på ny, det ga rolige dager på vegkontoret i Vadsø, men for at alle skulle ha lønnen inne på konto siste arbeidsdag før 12. måtte de på lønningskon-

toreset jobbe overtid helgen før påske.

-Slik kan det gå fra rolige dager til fullt kjø, men heldigvis har vi et så godt miljø og samarbeid på avdelingen at vi kan stå, hjelpe og overlape hverandre for at alt skal gå bra, sier Helen og Ingebjørg.

Forarbeidet

Men før det i det hele tatt kommer så langt som til at lønnen blir utbetalt er det en haug med oppgaver som skal løses. Alle rapporter, lønn-, fremmed- og egenmaskiner, korttidsarbeidere-, trekk, utlegg, bidrag, reiser og mye mer skal registreres og kontrolleres. Faste- og korttidsarbeidere skal inn- og utregistreres, ansienniteten skal følges opp slik at alle får det de skal ha og det skal sjekkes at alle har arbeidet så mye som de skal.

Arbeidet går i svingninger, med stor forskjell på topp og bunn. Det er desidert mest å gjøre om sommeren: mye anleggsarbeid, mange korttidsarbeidere, ferielønn og ferietid.

Heder fra forsvaret

Kokkene på Langfjordanlegget ble hedret og takket for god innsats for landet etter ypperlig forpleining av en tropp fra Porsangermoen som var i Langfjorden for å sprengte ei bru.

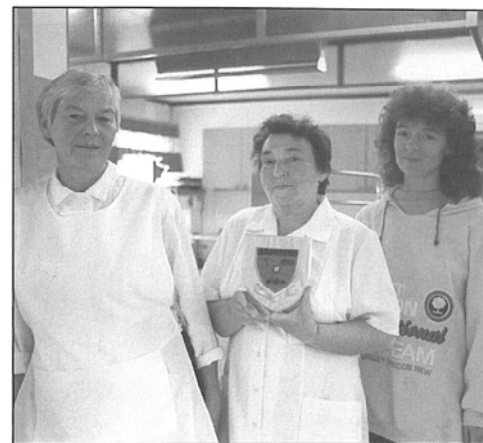
Ingeniørtroppen var tilkalt for å fjerne ei gammel bru etter at vegvesenet hadde bygd ny og samtidig få litt praktisk erfaring med sprengstoffet på ekte saker.

Et plutselig ekstra innrykk på 30 mann utenfra kan stille de mest erfarne på prøve, men kokkelaget, Valfrid Hoaas, Helga Reinhardtsen Johnsen, May Moen og Mildrid Ingvaldsen, tok ansvaret for de unge menn i Kongens klær og løste oppgaven til alles tilfredshet. Soldatene fylte gulvet i spiserommet og mellom ungutter og sove-

poser jobbet vegvesenets jenter og tryllet fram det beste de hadde. Serveringen i Langfjorden overgikk alt det soldatene var vant med, både fra øvelser og fra Porsangermoen.

Etter at brua var nedkjempet og lagt i grus, leiren ryddet og ingeniørtroppen vel hjemme på moen fikk kokkene en skikkelig takk fra forsvaret. En "crest", det vil si en plakett, fra Porsangermoen og et følgebrev der det i militære former og vendinger ble takket for innkvarteringen og den utmerkede forpleiningen kom til kokkelaget.

Så nå kan Valfrid Hoaas, Helga Reinhardtsen Johnsen, May Moen og Mildrid Ingvaldsen smykke seg med et militært hedersbevis, for innsats i fredstid.



Militært hedersbevis til f.v. Valfrid Hoaas, Helga Reinhardtsen Johnsen og May Moen for innsats i fredstid. Valfrid Holder plaketten kokkelaget nå kan pryde spiserommet med.

Vegvesenets likestillingspris

Akershus vegkontor og Sølvi Narum, Hordaland vegkontor fikk Statens vegvesens likestillingspris som i år er delt ut for første gang. Prisen, et stipend på 15.000 kroner og et tinnfat, ble delt ut under vegsjeftmøtet i mars og vegdirektør Olav Sjøfteland berømmet prisvinnerne for det arbeidet de har gjort for å fremme likestillingsarbeidet i vegvesenet.

Akershus er det vegkontoret som rekrutterte flest kvinner i 1992 innenfor de mannsdominerte stillingsgruppene. Totalt var mer enn hver tredje av de nyttsatte kvinner. Samtidig har anleggsavdelingen vist evne til å få kvinner som kontrollingeniører og oppsynsmenn på anlegg, og gitt dem utviklingsmuligheter, slik at de mest erfarne har fått byggelederansvar.

Sølvi Narum fra Hordaland vegkontor får prisen fordi hun har vært en drivkraft i arbeidet for likestilling i Hordaland og hun har også vært sterkt engasjert i det sentrale arbeidet for likestilling.

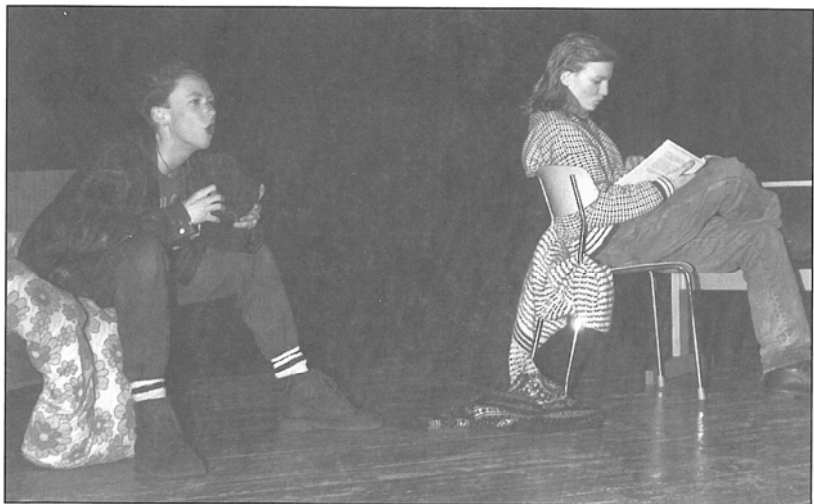
SAMARBEID VED BRUSPRENGNING

1. Mange takk for samarbeidet i forbindelse med vårt oppdrag i Langfjorden vinteren 92.
2. Takk for den utrolig gode servicen på anlegget. Ønsker spesielt å takke kjøkkenjentene for særdeles god forpleining.
3. Håper på et like godt samarbeid ved en senere anledning.
4. Kanskje denne cresten kan pryde veggen i matsalen
5. Takk for oss.

E. Evensen, fenrik
Pionertropp/StØRP

Brevet fra fenrik Evensen, Porsangermoen, er holdt i streng militær form. Likevel er rosen til kjøkkenjentene uforbeholden og ekte.

-Det livet som æ leve, é mitt!



"Livet E Mitt" har blitt en engasjerende stykke for og med ungdom. Det er allerede satt opp en rekke steder i Finnmark. Her fra forestillingen i Vadsø med Vadsø ungdomsteater, Helge Skjønberg Hansen (tv) og Anders Wengen. (Foto: Oddbjørn Gundersen, Finnmarken)

Av Lars Olav Farstad

Lars er 15 år og har nylig flyttet tilbake til bygda med familien etter mange år borte. Han gjør seg fort opp noen tanker om hva som må til for igjen å komme innfor ungdomsmiljøet. Der er det snø-scooter som er tingen. Lars samler på frimerker. Det er ikke tingen - en gammelmannshobby!

Slik starter handlinga i teaterstykket "Livet E Mitt", skrevet av Vilfred Johannessen på oppdrag for Finnmark Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg (Finnmark-FTU) som med dette stykket forsøker noe helt nytt i arbeidet for å forebygge ulykker.

Line går i klassen til Lars, er hestegal og oppgitt over gutta i klassen som bare tenker på snøscootere. Bortsett fra Lars da, som har frimerkene sine. Line liker Lars, Lars liker Line, og Lars har dermed satt seg fore å finne et frimerke med hest på.

Men samtidig har han tatt imot utfordringa fra klassekameraten, rivalen og scooterkongen Tor. De har veddet om hvem som kan kjøre forrest fra parkeringsplassen til Liksavarre. Line synes dette er utrolig teit. Lars har gått inn i veddemålet for imponere Line og samtidig øke sin status fra frimerkesamler til scooterfantom, men kan han få Line når han oppfører seg så dårlig?

Diekkaar go don leat

"Livet E Mitt" er tilrettelagt og oversatt til samisk av Inggør Ante Ailo slik at det kan spilles på alle skoler og nå ungdommer i hele fylket. Da "Diekkaar go don leat" hadde premiere i Kautokeino ble stykket og aktørene tatt ut til fylkesfinalen i ungdommens kultur-mønstring. Til nå er stykket satt opp 4-5 steder i fylket.

Det er vanskelig å nå barn og unge for å skape holdninger og prøve å skape debatt. Men Vilfred Johannessen har gitt "Livet E Mitt" et språk og en ramme som ungdommene kjenner seg igjen i. Johannessen har snakket mye med skoleelever på to så forskjellige steder som Vadsø og Karlebotn for å finne den rette tonen til stykket. Dermed har forfatteren også unngått å framstille det hele i et bråkjeft "liksom-ungdomsspråk".

"Livet E Mitt" er fullt av musikk skrevet for stykket av Ivar Thomassen. Det er ikke direkte trafikksikkerhetsviser av typen "Tut-tut sier onkels bil...", men viser på en grei måte fram usikkerhet en følger og krav som stilles til en når en er ung og grønn.

Det må en holdningsendring til!

Dette har vi hørt før, men her stopper også i svært mange tilfeller diskusjonen. Assosiasjonene går nok av og til i retning mot musene som skulle henge

bjella på katten. I "Livet E Mitt" er det ungdommen selv som skal vekke interesse og debatt blant ungdom om ungdom og trafikksikkerhet.

Ulykkesandelen for denne aldersgruppa er svært høy. Nesten halvparten av alle trafikkskader og 1/3 av alle drepte i Finnmark i årene 1987-91 var mellom 14 og 24 år gamle. Derfor går Finnmark FTU nye veier og satser på teater med "Livet E Mitt". Manus er lagt opp slik at det like gjerne kan være bil eller MC som får rollen som kjøretøy. Snøscooteren har vært stridens eple i alle oppsettene til nå. Forklaringa på det er at stykkene har blitt satt opp på senvinteren og i februar starter scooterseongen. Ulykkene i forbindelse med scooterkjøring er mange, men faller utenfor all statistikk. En undersøkelse gjort ved Hammerfest sykehus viser at det i Vest-Finnmark hvert år skades mellom 60 og 70 personer i ulykker med snøscooter, og det i løpet av 3-4 måneder. Også her er det i hovedsak ungdom som skades.

Manus og musikkassett distribueres nå til alle interesserte skoler gjennom Statens utdanningskontor i Vadsø. Det er også satt av midler til instruksjon slik at de første skolene som setter opp stykket kan få hjelp av en profesjonell instruktør.

PERSONALNYTT

Knut Busk og Bjørn Eriksen har fått engasjementer på anleggsavdelingen som avd.ing. fram til 31.12.93

Svein Roska begynner som anleggsleder på Storefjelltunnelen når anlegget starter.

Toril Kristoffersen og Bjarne Barthel har fått en gutt.

Bøye Bøland på eiendomsseksjonen og **Tone Mægela** har fått ei jente

Marit Due Langaas som var på driftsavdelingen, har etter ett år permisjon sagt opp jobben for å arbeide i NORAD.

April

12. Karin Wickstrøm, 50 år
30. Odd Magne Johnsen, 50 år

Pensjonister

Leif Kåre Hanslien gikk av med pensjon 1. januar etter 30 år tjeneste

Etter 27 år i vegvesenet ble **Hans Lorentsen** pensjonist 31. januar.

Mary Kristine Pedersen ble pensjonist 1. februar. 17,5 år har hun arbeidet i vegvesenet.

1. mars ble **Per Erik Andersen** pensjonist etter 19 år i etaten.

Anders P. M. Pedersen ble pensjonist 31. mars.

Ivar Persen sluttet seg 30. april til vegvesenets pensjonister etter 21 år i etaten.

Takk for lang, tro og god tjeneste

Vi gratulerer

Februar

1. Ivar E. Olsen, 60 år
26. Gunvald Sverre Olsen, 50 år

Mars

1. Ragnar T. Henriksen, 60 år
6. Rita Iversen, 50 år
8. Kari Ann Ø. Dahl, 50 år



Olav Karlsen ble hedret for lang god innsats på en tilstelning på vegkontoret like etter påske. Han har nærmest rekord i vegvesenet i Finnmark, nesten 46 år i etaten hadde han da han ble pensjonist i fjor. Hans første arbeidssted var Tanabrua da den skulle gjenreises etter krigen.

De siste årene i arbeid var han på Kiberg brøytestasjon.

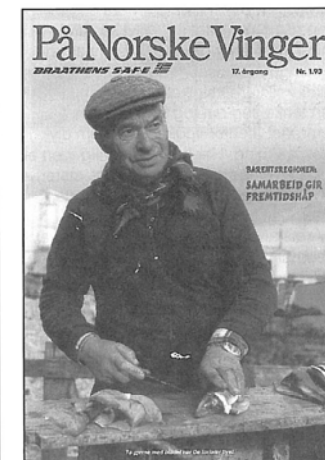
Forsidemannen

Det er ikke mange forunt å pryde forsiden på blader "alle" leser, slik som Edvald Svendsen. Vi vet ikke om han blir kjent igjen på gata etter at hans i årets første nummer av Braathen S:A:F:Es "På norske vinger" figurerer som forsidemann (se faksimilen), men Karl S. Foslund fikk seg en overraskelse da han uforvarende fant fram "På norske vinger" i lommen på stolryggen foran.

Mange kjenner Edvald etter over 30 år i vegvesenet, der han var nær sagt alt mulig, anleggsarbeider, maskinkjører og ikke minst hovedtillitsmann for NAF i Finnmark. Nå, som pensjonist, er han aktiv som aldri før. Han er bosatt i Vadsø, men er stadig på farten: Han restaurerer gamle bygninger i barndommens fiskervær Hamningberg, fisker og reiser. Ikke minst seileekspedisjonen til Russland for en tid tilbake går det gjetord om.

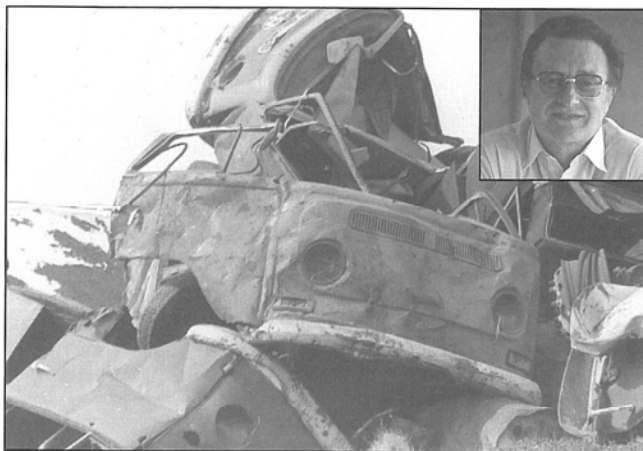
Men at han er så fotogen at han blir valgt til forsidemann i et slikt blad, hadde de færreste trodd.

Folk fra vegvesenet i Finnmark kan en tydeligvis treffe på de utroligste steder.



Ulykkesstrekning

Vegkontoret farligst i Øst-Finnmark



Det har skjedd mange bilulykker ved vegkontoret. Nå må området utenfor skilles som ulykesområdet. (Illustrasjonsfoto) Eksempel på vegsjeff innfeldt.

Tallet på skadde og drepne gikk i fjor kraftig ned. Men fortsatt er det mange materielle ulykker, uten skadde og drepne. Vi har i Finnmark bare en strekning som er skiltet som ulykkesstrekning, men etter den eksplosjonsartede økningen i Vadsøområdet i det siste bør trafikksikkerhetsfolket og driftsavdelingen tenke seg om, og kanskje skilte området utenfor vegkontoret som ulykkesstrekning. Her har det nemlig vært et utall alvorlige ulykker med store materielle skader, for ikke å snakke om de nær sagt daglige nestenulykkene.

Årets alvorligste smell kom i slutten av februar da en herværende vegsjeff (Reflexen nevner ikke navn) møtte en av sine ansatte (vegsjefen har sluttet å få lønn) på parkeringsplassen like utenfor hovedinngangen. Om det er en ny måte å komme i nærkontakt med sine ansatte på vet ikke Reflexen, men den Mercedeskjørende vegsjeffen (vi nevner fortsatt ikke navn) kom fra verksted med bilen sin, blank og fin og klar for å kjøre tur i Øst-Finnmark med vegdirektør Olav Søfteland som skulle komme på besøk til Finnmark for første gang som toppsjeff i etaten. Det ble tur, men ikke med Mercedesen.

Noen dager senere skulle eiendomsseksjonen måle opp grensen for vegkontorets eiendom i Vadsø. Det er antakelig første gang de bruker lyktestolper

som grensemerke, og ser til at de er skikkelig nedsatt ved å ta fart og kjøre inn i dem med sine private biler. Det er nok den siste gangen også. Heldigvis ble det ikke alvorlige personskader denne gangen heller - det var bare stoltheten som fikk seg en knekk.

Det har de siste årene skjedd en rekke andre ulykker i det samme området, det er nok å nevne bilen som tok en tur på myra nedenfor parkeringsplassen, lyktestolper og motorvarmerkontakter som har hatt ublidde møter med vegkontorets mange ansatte.

Trafikksikkerhetsfolket bør snarest mulig få skiltet området, til skrekk og advarsel for vegvesenansatte og lokalbefolkningen.

Men det er ikke sikkert dette er et tilstrekkelig tiltak. Ansatte ved vegkontoret ser ut til å være forsikringssselskaperes store skrekk i Finnmark - ingen gruppe har en så stor ulykkesrisiko i trafikken. Det er nok å nevne en lokal informasjonsskulent og vegvesen-redaktør som på strake vegen plasserte bilen og seg selv på høykant i grøfta.

Så i tillegg til den nødvendige skiltingen bør det vurderes å gi tilbud om ekstra kjøretimer, sertifikatene bør fornyes hvert år og det bør opprettes et psykiatrisk kriseteam for slukørede vegkontorsjåfører uten bil.

Russerne utfordrer

Den russiske bjørnen vil måle krefter mot norske vegarbeidere.

Vegkontoret i Finnmark er invitert til Murmansk 18-20 juni for å spille fotballlandskamp mot vegvesenet der med returkamp i Vadsø i september.

Finnmarkingen, som er bedre kjent for å spille god håndball enn fotball, har tatt i mot utfordringen og ser fram til å vise Ivan vintervegen, på samme måte som vegvesenet i vinter har vist hvordan det kan gjøres på de russiske vegene.

Om det blir nastradovja og spasi-ba da, det er et annet spørsmål.

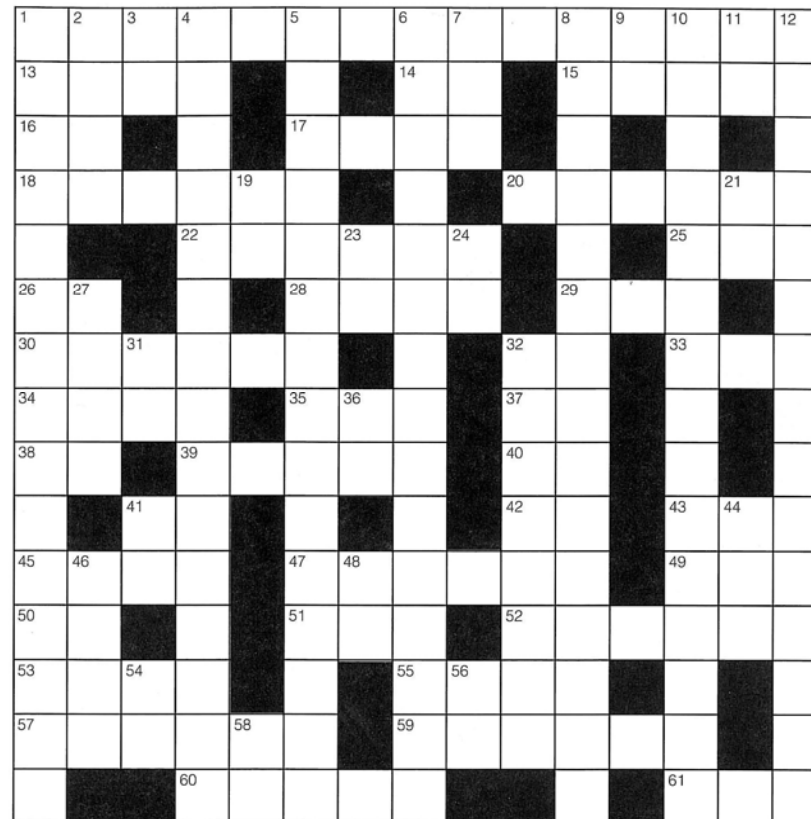
Finnmark til vegcupen i fotball

Finnmark stiller også i år med både dame- og herrelag i vegcupen i fotball som arrangeres i Trondheim. Det er påmeldt 15 fylker i dameklassen, mens 18 har klart å stille herrelag.

Det vil si at rundt 500 fotballgale vegvesenfolk møtes til kamper i Trondheim 4. og 5. juni, der vegkontorene i Sør- og Nord-Trøndelag inviterer til fotballfest i et gigantarrangement.

Kampene skal spilles på Lade fotballanlegg i Trondheim. Der ligger alt til rette for å ta i mot et så stort arrangement, sier Ole Rostad, leder for arrangementskomiteen.

Birgers vegkryss



VANNRETT:

1. Kontakter
13. Forfatter
14. Parti (fork.)
15. Sleivene
16. Månefase
17. Fugl
18. Luktet
20. Domstolen
22. Farlig stoff
25. Navn
26. Bibeldel. (fork.)
28. Kadett
29. Silt
30. Dessert
32. Røys
33. Mas
34. Troll
35. Kort
37. Land (fork.)
38. Sølv
39. Navn

40. Tine
41. Dessert
42. Navn
43. Uthus
45. Dyr
47. Tilføyelse
49. Bielv
50. Mesterskap
51. Kreditt
52. Leiet
53. Bajas
55. Fin
57. Toppene
59. Ake
60. Gudinne
61. Vaske

LODDRETT:

1. Samlingen
2. Varsel
3. Tittel (fork.)
4. Konspiratør
5. Sykdommer
6. Avhøre
7. Bønn
8. Hets
9. Munning
10. Medfølelse
11. Ubest. pron.
12. Befrierte
19. Trond Skorstad
21. Skur
23. Energi (fork.)
24. "Skjerm"
27. Spalte
31. Sykdom (fork.)
32. Stedsnavn
36. Tinn
41. Uro

44. Stirre
46. Flukt
48. Prep.
54. Gml. mynt (fork.)
56. Pron.
58. Retn. (fork.)

Send inn din løsning innen 1. juli til:
Reflexen
Statens vegvesen
Finnmark
Postboks 608
9801 VADSØ

Premier:
1. 5 Flax-lodd
2. T-skjorte