

C

NILS A. MATHISEN
9820 VARANGERBOTN ?



**GÅR DU I EGNE TANKER?
TENK HELLER PÅ STOFF TIL
REFLEXEN**



BEDRIFTSAVIS FOR
STATENS VEGVESEN
FINNMARK

NR. 1 – 1986
5. ÅRG.



VI PRESENTERER:

Vedlikeholdsavdelingen



side 4, 5, 6 og 7

Distriktslaboratoriet



side 13 og 14

**Finnmars gamle
snøscootere**

side 9

Julenissen er også med



side 16



REFLEXEN

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Finnmark

Redaktør:

Bjarne Langseth

Redaksjonsråd:

Karl S. Foslund, formann
Kjell R. Johnsen, nestform.
Halvar Halonen
Per Kling Mathiesen
Anne Lise Teigen

Opplag:

1500 eksemplarer

Trykkforum A.s
Vadsø

INNHOLD:

Vær positiv	3
Vi presenterer: Vedlikeholdsavdelingen	4
Reflexportrettet: Vi må ha en åpen linje til publikum	6
Kirkenes vegstasjon	7
EDB — Nå er det like før	8
Finnmarks gamle snøscootere	9
Gamle minner	10
Glimt fra en dagbok	12
Vi presenterer: Distriktslaboratoriet	13
Nyorganisert anleggsavdeling	15
Glimt fra vegkontorets julefest	16
Færre ungdommer drept i Finnmarkstrafikken	17
Havøysundanlegget på rett veg	18
Veteraner inn i pensjonistenes rekker	19
Peronalnytt	19



Vær positiv!

Mørketida har nok vært en tung tid for de fleste. Det er lik-som ikke så mange lyspunkter i tilværelsen når uværet tet-ter til rundt oss. Det er tungt å stå opp, tungt å jobbe, tungt å få dagene til å gå.

Nå er sola kommet tilbake og alt lysner. Eller gjør det ikke det? Er det fortsatt tungt å gå på jobben, tungt å få arbeidsdagene til å gå? Er klokkas gang mot arbeidstidsslutt ditt eneste lyspunkt?

Mange har det dessverre slik. De lever som om arbeidsti-da er en kontinuerlig mørketid. Årsaken? Arbeidsoppgave-ne, sjefene, miljøet, arbeidsforholdene. Med andre ord: alt utenom meg selv.

Hva om vi begynte med oss selv? Hva om vi ble enige om å se litt lysere på tilværelsen — også på jobb. Vi kunne f.eks. bestemme oss for å være mer positiv til arbeids-kamerater, arbeidsoppgaver og miljøet rundt oss. Høres det vanskelig ut?

Men, likevel, vi prøver. Vi bestemmer oss her å nå for å trekke alt positivt ut av det vi opplever på jobb. Resultatet — tror vi — blir at mørketida forsvinner, sola stiger opp og alt går så mye bedre — også på jobb. VÆR POSITIV!

BjaLa.

«Det er vanskelig sånn plutselig å skulle være positiv og sti-mulerende når ens store seire har vært basert på å ta rotta på folk.»

(Sagt i forbindelse med Aksjon Publikum)

Forsidebildet: Nok å gjøre for brøytemannskapene i vinter.

Foto: Alf Jensen, Finnmarken.

VI PRESENTERER:

VEDLIKEHOLDSAVDELINGEN



ARNLJOT HOLDER, er vedlikeholdssjef og har den daglige ledelsen ved vedlikeholdsavdelingen. Avdelingens hovedoppgaver er å vedlikeholde vegnettet vårt.

La oss bli litt mer kjent med hverandre

I en ny serie vi har kalt «vi presenterer», vil Reflexen presentere de forskjellige avdelinger ved Statens vegvesen Finnmark. Vi vil trekke fram organisering og arbeidsoppgavene så vel som menneskene i systemet. Mennesker du kanskje bare snakker med på telefon eller ser navnene på i papirer og skriv.

Vi har valgt å begynne med vedlikeholdsavdelingen. Utgangspunktet tar vi da på vegkontoret, men beveger oss også til Kirkenes for å se nærmere på vedlikeholdsområde nr. 6. I en så stor avdeling er det uråd å få presentere alle ansatte, men vi tar med så mange vi kan.

I senere numre skal vi også se på de andre vedlikeholdsområdene. Litt lenger inn i avisa får vi stifte nærmere bekjentskap med distriktslaboratoriet.

Grus- og dekkeseksjonen



KÅRE BRUUN er avd.ing. og leder for grus- og dekkeseksjonen.



JAN HENNINEN er førstesekretær og har kontorarbeid ved seksjonen.

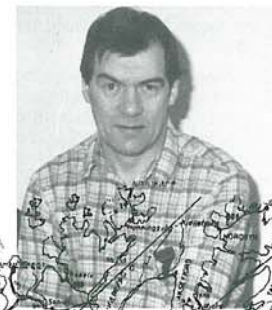


STEINAR GABRIELSEN er oppsynsmann. Han holder til på vegkontoret og har ansvaret for østfylket samt dekkelegging på entreprise.

Distriktslederne

På vegkontoret har vedlikeholdsavdelingen tre distriktsledere som har ansvaret for to vedlikeholdsområder hver

ARILD VARSJØ er avd.ing. og distriktsleder for midtre distrikt. Det omfatter vedlikeholdsområdene 2 og 4, som har vegstasjoner i Lakselv og Rustefjelma.



ARNE NIKOLAISEN er avd.ing. og distriktsleder for vestre distrikt. Det omfatter vedlikeholdsområdene 1 og 3, som har vegstasjoner i Alta og Skaidi.



SVEIN ROSKA er avd.ing. og distriktsleder for østre distrikt. Det omfatter vedlikeholdsområdene 5 og 6, som har vegstasjoner i Vadsø og Sandnes.



KJELL KJÆRENG er ingeniør. Han arbeider med ferjedrifta, dispensasjoner, arbeidsvarsling og vegnettregistrering.



ODD WALTER HIRSIVAARA er kontorassistent. Han arbeider med dispensasjoner, brøyteplan og diverse kontorarbeid.

REFLEX PORTRETTE



Ragnar Anthonen

Tekst og foto:

Bjarne Langseth

— Vi må ha en åpen linje til publikum

— Det er helt klart at Statens vegvesen er en serviceetat — og det bør vi også være. Vi må ha en åpen linje til publikum — lytte, informere og forklare.
— Jeg er positiv til konkurranse. Selv om vegvesenet kanskje vil tape i begynnelsen, vil vi vinne i det lange løp.

Moderne tanker i programerklæringen fra den nytilsatte vegmesteren i område 6. Et vedlikeholdsområde som omfatter en av Finnmarks største kommuner. Et «publikum» på 10.000 må vegmester Ragnar Anthonen ha åpen linje til i Sør-Varanger, og det vil nok kreve sin mann — for ikke å si — sin mester.

Med ingeniørutdanning fra Bergen Tekniske skole og lang praksis i privat og offentlig virksomhet, burde alle muligheter være tilstede for at Sør-Varanger har fått en bra leder for vedlikeholdstjenesten.

UTFORDRENDE

Etter å ha jobbet i entreprenørfirma, TØI og i arbeidstilsynet kom Ragnar Anthonen inn i vegvesenet i 1978.

— Var det for å komme inn i en sikker arbeidsplass at vegvesenet ble valgt?

— Jeg har aldri tenkt i retning av «sikker arbeidsplass». Jeg så vegvesenet som en utfordrende arbeidsplass og jeg trives også svært godt i etaten.

Ragnar Anthonen begynte sin karriere i vegvesenet på anlegg. Da var Arnliot Holder anleggssjef. Nå er Holder hans sjef igjen — i vedlikeholdet.



Den nye vegmesteren, Ragnar Anthonen, har et moderne syn på vedlikeholdsdriften og setter pris på at han nå har fått en mikromaskin i huset. Den vil være med å gjøre arbeidet mer effektivt.

Kirkenes vegstasjon

Vegmesterens kontor på Kirkenes vegstasjon på Sandnes er ikke akkurat ruvende i terrenget og vedlikeholdsområdet dekker bare en kommune. Sør-Varanger er imidlertid en stor kommune med 10.000 mennesker som er avhengig av gode kommunikasjonsmuligheter for å kunne knyttes sammen til et fungerende samfunn.



Et av vedlikeholdslagene, som er en tur innom vegstasjonen mellom øktene. Da vi var på besøk var dette laget mest opptatt med å reparere skilt og å rengjøre skilt i Kirkenesområdet.

Fra venstre: Svein Pedersen, Ivan Jørgensen, Asmund Smuk og formann Bjarne Lian.

Arbeidet i et vedlikeholdsområde er organisert med oppsynsmenn og vedlikeholdslag. Lagene dekker sitt område med lagsbiler og utfører vedlikeholdstjeneste og utbedringstiltak.

REIDAR DERVOLA, er oppsynsmann og har Pasvik som ansvarsområde.

OLE KR. OLSEN er oppsynsmann med E-6 som ansvarsområde.

RAGNALD SAMUELSEN er oppsynsmann med Kirkenes/Jarfjord som ansvarsområde.

Vedlikeholdslag med ansvar for Kirkenes-området: Bjarne Lian, Leif Hanslien, Asmund Smuk og Hans Paulsen.

Vedlikeholdslag med ansvar for Pasvik-området: Gunnar Våga, Kåre Mortensen og John St. Olsen.

Vedlikeholdslag med ansvaret for Bugøyfjord-området: Henry Bergmo, Otto Borissen og Idar Store.

NYTILSETTINGER

Vedlikeholdet på Kirkenes har nylig tilsett flere folk. Det er erstatninger for folk som har sluttet, og for å få fylt opp vedlikeholdslagene. Nytilsatte er: Rune Kildemo, Ingeir Kristiansen, Tor-

bjørn Mortensen, Olav Abrahamsen og Hans Iversen.

I tillegg til disse er følgende maskinfolk i arbeid for vedlikeholdet: Karl Grindstein, Rolf M. Reisenen, Einar Mathisen og Birger Mathisen.

Ivan Jørgensen er engasjert og Svein Pedersen er lærling. Vilhelm Andersen er sykemeldt.

Vaskere: Ella Andersen, Ida Kling, Jorunn Mortensen og Edel Sadjel.

Sist, men absolutt ikke minst, nevner vi Anny Johnsen som er kontorassistent ved vegstasjonen.



Anny Johnsen er den alltid smilende og velvillige kontorassistenten på vegstasjonen.

— Hvordan opplever du kontakten mellom funksjonene i vegvesenet?

— Vi hadde god kontakt med vedlikeholdet da jeg var på anlegg, men generelt sett så har jo linjene gjerne vært litt skarpe mellom avdelingene. Spesielt var planavdelingen noe man bare hørte om. Det har heldigvis bedret seg mye.

DEN NYE TID

Den nye tid har gjort sitt inntog i vegvesenet. Også vedlikeholdet har kastet seg på den karusellen. Det snakkes om ny organisasjon, ny driftsform, ny teknikk, effektivisering — konkurranse. Også til vegstasjonen på Sandnes er EDB-alderen kommet. En mikromaskin har flyttet inn på vegmesterens kontor.

— Et meget nyttig hjelpemiddel som vi vil kunne utnytte mer etterhvert, sier Anthonen.

— Konkurransespøkelset skrammer mange i vegvesenet. Vanlig vedlikeholdsarbeid utenom brøytejenseten er vel ikke så utsatt for privat konkurranse?

— Det er jo selvfølgelig brøyting som egner seg best for privat utførelse, men vi skal ikke føle oss så sikker på at ikke andre kan konkurrere med oss i annet arbeid også. Jeg er positiv til konkurranse og tror at vegvesenet vil vinne i det lange løp på å være mer konkurranserettet. Vi er en serviceetat og det bør vi være.

KOMMET FOR Å BLI

Ragnar Anthonen har den klare fordel at han kjenner sitt distrikt i detalj. Vel er han født i Vestre-Jakobselv, men hele sin oppvekst har han bodd i Bjørnevatn. Ikke bare veger og tettbebyggelse inngår i hans kjente områder. I naturen dyrker han sin fritid med fiske og friluftsliv. Gjerne med utgangspunkt fra hytta ved Bugøyfjord. Og selv om han ikke hevder å være noen idrettsmann selv, så bidrar han ihvertfall idrettslig med aktiv tjeneste for Bjørnevatn Idrettslag.

— Du har jo bodd så mange år sør i landet. Lengter du ikke ofte mot et varmere klima og større forhold?

— Jeg er kommet hit for å bli, avslutter vår ferskeste vegmester. Og vi tror ham. Vegvesenet og Sør-Varanger har nok fått taket på Ragnar.

EDB — ER DET BRA?

NÅ ER DET LIKE FØR

Jan Jaap Schoone

Det siste året har styringsgruppen for EDB utarbeidet en rapport for framtidig utvikling på EDB-siden ved Finnmark vegkontor. Det er ikke kommet noen henvendelser fra organisasjonene til ledelsen angående denne rapporten. Nå har styringsgruppen anbefalt ledelsen å bestille datautstyret i samsvar med Vegdirektoratets tidsplan. Det vil si, levering av maskinene i uke 10 (begynnelsen av mars). Det er altså like før vi for fullt går inn i daalderen på vegkontoret.

Smånytt EDB

Installasjoner av minimaskiner i 1986

De siste 6 vegkontorene vil få installert minimaskiner våren 1986. Følgende installasjonsplan av ND-530/cx er fastlagt:

Uke 6 Aust-Agder, uke 8 Vestfold, uke 10 Finnmark, uke 12 Møre og Romsdal, uke 15 Vest-Agder, uke 17 Østfold.

Mens de 12 første minimaskiner ble levert med 2 1/4 MB, leveres disse 6 med minst 3 1/2 Mb hukommelse.

Langtidsplan for EDB-utvikling

Brukerrådet har holdt flere arbeidsmøter i forbindelse med utarbeiding av en ny langtidsplan for EDB-utvikling i vegvesenet. Avdelingene i Vegdirektoratet har foreløpig utarbeidet langtidsplaner for systemutvikling av større systemer. Det er innhentet oppgaver over vegkontorenes utstyr pr. 1.1.86. På nåværende tidspunkt kan det nevnes at planene er mere omfattende m.h.t. EDB anskaffelser enn NVP 1986-89 forutsetter.

Produksjonsplanlegging anlegg

Etter en lang prøveperiode er programmet ANPROD klar for utsendelse på bredere basis. Programmet ble før jul presentert for vegkontorenes EDB-kontakter på anlegg, og det vil i vinter bli kjørt kurs i bruk av programmet ved vegkontorene. Programmet dekker produksjonsplanrutinene på anlegg, og kan brukes til ressurs- og kostnadsregning, tidsplan, forbruksplan, grunnlagsplan for PBR og skråstrekplan. Systemet er tilpasset mikromaskiner og ND-500.

OPPLÆRING

Fire personer fra vegkontoret har vært på kurs ved Norsk Data A/S i Oslo. Etter installasjon av maskinene i uke 10 skal det holdes et igangkjøringskurs for driftsansvarlige. Videre skal det holdes et kurs for de første 15 brukere av NOTIS-program (forutsetningen er at EDB-grunnkurs 1 er gjennomgått). Til slutt skal det holdes et databasekurs i uke 17 i Oslo og etterpå et registreringskurs for PDR og PDU-program fra Vegdirektoratet.

I tillegg til alle disse kursene fra Norsk Data skal Vegdirektoratet lære opp de opplæringsansvarlige fra de

forskjellige Vegkontorene som får minimaskin i 1986. De opplæringsansvarlige holder etterpå kurs på vegkontorene for de andre brukerne.

BRUKERVENNLIG

Når det gjelder arbeidsmiljøet ved terminalplassene så synes styringsgruppen at møblene må være så brukervennlig som mulig. Det skal derfor bestilles utstyr for totalt kr. 7.550,- pr. terminalplass. Utstyret er:

Terminalbord Ericsson, evt. sideplate, evt. konsepholder Luxo PC 410, Powerscreen (mot statisk elektrisitet) og evt. ekstra stol.

Utstyrsliste

Beskrivelse	Pris
ND-530/CX Model I	795 000,-
som inneholder floppydisk, OMNI 820 KSR, disk controller, 0,5 Mb for 100-delen, 1 Mb for 500-delen, etc.	
Utvidelse hukommelse 1 Mb for 100-delen	80 000,-
Utvidelse hukommelse 1 Mb for 500-delen	80 000,-
Terminal interface 8 linjer (100-delen)	47 600,-
Terminal interface med buffer, 8 linjer	32 000,-
Lineprinter Terminet 340 m/RS232 grensesnitt	62 300,-
HDLC DMA I/O interface	43 200,-
Page printer Philips Eloho 20	157 000,-
10 bin sorter for ND-476	21 000,-
Disk drive 288 Mb	210 000,-
450 Mb fast Winchester disk	220 000,-
Filestore kabinet, 11 modules	10 000,-
Display terminal Tandberg 2200/S Notis	170 500,-
70 Hz, norw.char.set MPM V	
2 printer interface RS232	1 200,-
Genicom 3024 (slaveskriver)	32 600,-
Display terminal Tandberg 2200/S Notis	24 500,-
70 Hz, norw.char.set MPM V med grafikk	
Ombygging av nåværende TDV 2215 med videoutg.	3 000,-
Power Distribution System	60 000,-
Kabler til Power Distribution System	6 000,-
Kortholdsmodem	5 600,-

Pris eks. rabatt 2 061 500,-
- 10% rabatt - 206 150,-

Pris eks. m.v.a. 1 855 350,-

Finnmarks gamle snøscootere

Leserne husker kanskje min artikkel i nummer 2/84 om en gammel Arctic Cat fra 1965. Scooteren manglet motoren, men var ellers komplett. Bare noen timer etter utgivelsen ringte Alf Olsen fra Luftjok i Tana og fortalte at han selv hadde hatt en lignende scooter i begynnelsen av 60-tallet. Scooteren var solgt til Lars Bønå og skulle være komplett med motor.

Etter et besøk viste det seg at dette var en Polaris scooter uten at modellåret kunne fastsettes. Maskinen var komplett med motor, men i dårlig teknisk stand. Det var blant annet gjort reparasjoner slik at drivsystemet var endret noe.

Motoren var av korrekt type og jeg etterlyser fortsatt en Kohler ensylindret 4-takt på 7-8 hestekrefter maken til denne. Så lenge denne scooteren var såpass komplett ville jeg ikke tenke på å ta motoren over på annen scooter.

Beltesystemet med tremerier og stålskinner er eksakt maken til min Arctic Cat.

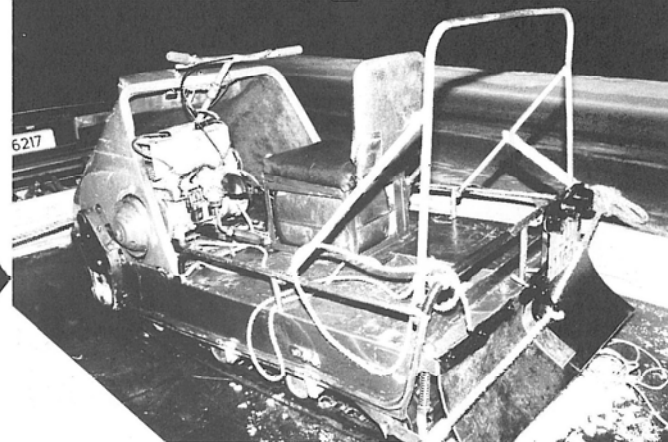


Denne scooteren tilhører Bjørnar Josefson i Lakselv, og er en Polaris scooter. Det skal være en 1969-modell. Den er større enn den fra Tana og har en kraftigere 4-taktsmotor. Systemet med hekkmotor og boggikonstruksjon er imidlertid lik. Grunnen til likheten er visstnok at konstruktøren hos Polaris hoppet av i 1964 og startet sin egen produksjon — Arctic Cat.



Halvtratt og håndbrems i gulvet var varemerket på disse scootere fra 60-tallet og tidligere.

Tekst og foto: John Fulland

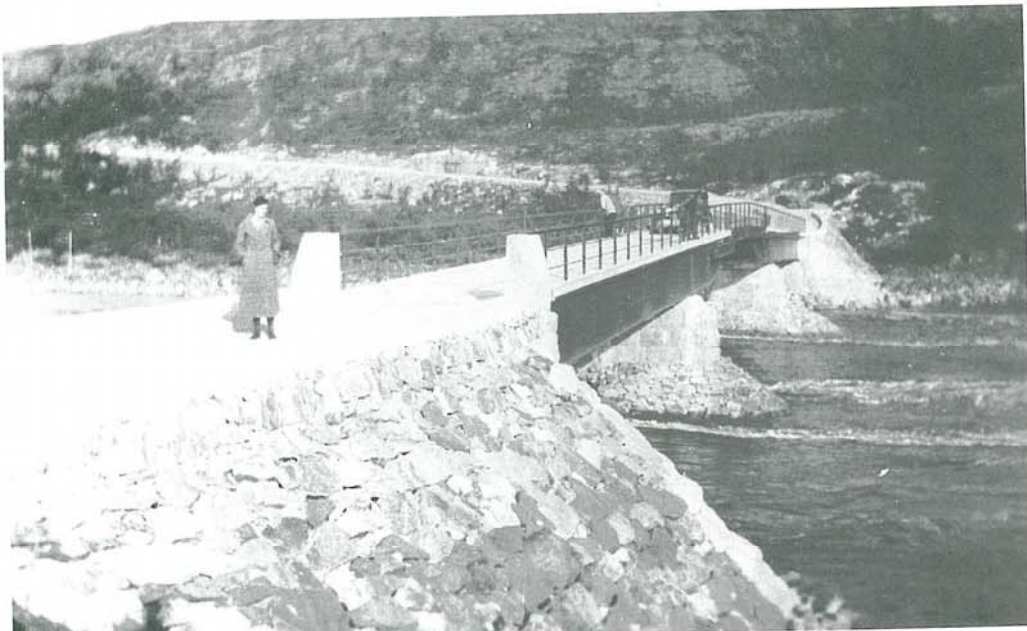


Ockelbo dobbeltbelter med to- sylindret totaktsmotor. Dette er en ganske bred arbeidsmaskin. Vi kunne ikke fastsette modell og type fordi merkingen var borte.

Gamle minner



Vi blir i fotoalbumet til overingeniøren for Statens vegvesen i Finnmark fylke, Knut Fixdal.

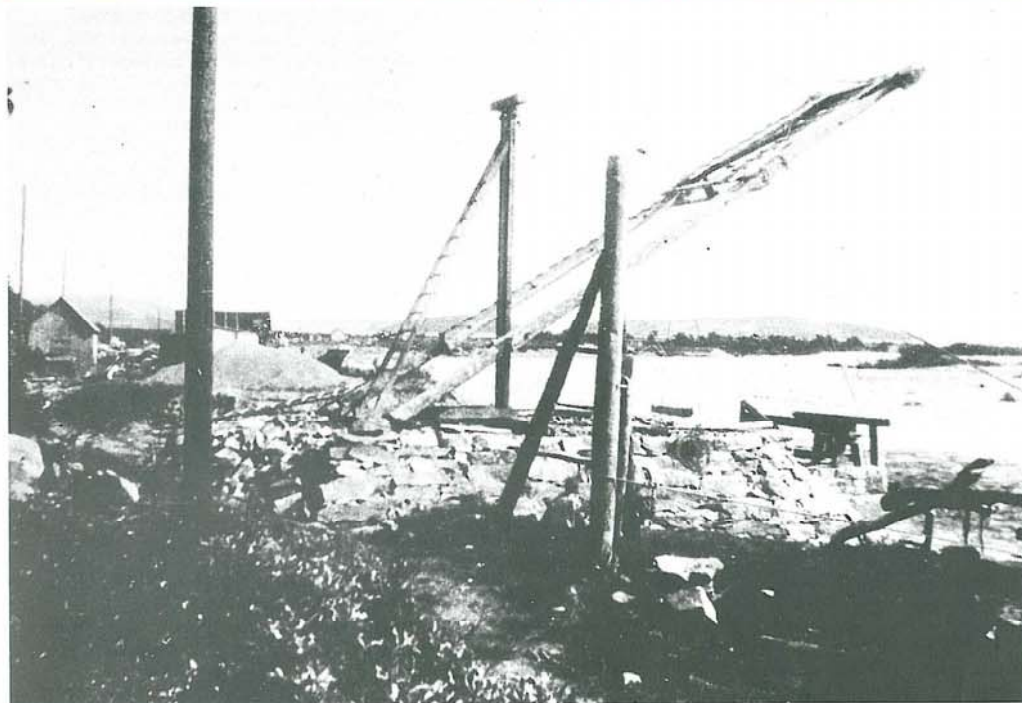


Langsfjordstrømmen bro på riksveg 50 Varangerbotn — Kirkenes.



Stalloqargo ferjeleie.

Gamle minner



Bygging av bro over Repparfjordelva. Tårnet for linbanen under oppreisning.



Kokken har middagen ferdig. Er det noen som har kommentarer til dette bildet, eller noen av de andre?

Krigsskadeutbedringene 1945:

Glimt fra en dagbok

Johan Børresen er vokst opp i Gamvik, men bor nå i Leirpollskogen i Tana. Han sluttet i vegvesenet i 1978. I dette utdraget fra hans dagbok forteller han om hvordan han og familien rømte fra tyskerne herjinger i Gamvik like før jul 1944. Turen gikk østover til Båtsfjord og Kiberg. Her fikk han jobb i vegvesenet og var med på krigsskadeutbedringene på vegstrekningen mellom Kiberg, Komagvær og Skallelv.



Johan Børresen

DRAMATISK RØMMING

Tyskerne brente og herjet i Gamvik den 5. november 1944. Da de kom for tredje gang for å fullføre sine grusomheter, rømte vi fra Risfjord til Båtsfjord den 21. desember med m/b «Åse» av Gamvik. Det blir for langt her å berette om denne dramatiske turen vi hadde over Tanafjorden i stiv sydvestlig kulning.

I Båtsfjord var det ikke brent. Vi ble innkvartert der på Fiskerhjemmet hvor vi fikk god mottagelse. Da vi var så stor familie, var det ikke hus å få der. Den 23. desember reiste vi med m/b «Lerken» av Kiberg videre østover. Etter mange timers kjøring i angst og spenning, kom vi sent på kvelden til Kiberg. Det var godt for oss å få komme i hus og legge seg og sove trygt og godt. Vi hadde mista kontakten med far, som var syd i landet, og jeg hadde ansvaret for min mor og mine søsken.

DEMONTERING AV BRUER

Utover vinteren satte vegvesenet



Fra Godtfred Karlsens arkiv har vi fått dette bildet for å illustrere artikkelen fra Børresen. Dette er på Skallelv bru i 1946. De høye herrer som tar bruarbeidet nærmere i øyensyn er: overingeniør O.A.B. Torpp, avd.ing. A.J. Torvik, vegsjef K.H. Oppegaard og avd.ing. F. Solen.

igang med utbedring av krigsskadene på bruene over Komagelv og Skallelv. Disse var sprengt av tyskerne og lå i ruiner. Oppsynsmann Larsen hadde jobb for meg som smed. Da jeg i tidligere år hadde jobbet som smed i Statens havnevesen, hadde jeg litt erfaring i dette yrket.

Vi var tre mann fra Gamvik som fikk jobb da, ellers var det folk fra Kiberg, Komagvær, Skallelv og Ekkerøy som arbeidet sammen med oss.

Oppdraget for oss i den første tida, gikk ut på å demontere bruene. Jeg kvasset meisler som ble brukt til å hugge av alle naglene.

Det ble laget en ferjebåt til å frakte folk og redskaper over elvene. Det ble leid private hus til brakker.

Når arbeidstiden var slutt for dagen, tok jeg fram mitt trekkspill som jeg klarte å berge mens vi rømte unna tyskerne.

OVER ELVA UTEN BÅT

Jeg må få nevne en episode jeg hadde en kveld jeg skulle ta ferja over elva i Komagvær. Da jeg kom dit var ferja over på den motsatte siden. Det var

bare å kle av seg og vasse over med sykkel. Elva var stri og ville ta både meg og sykkel nedover elva. Men omsider så kom jeg da over. Mens jeg tok på meg klærne oppdaget jeg at den ene strømpa var borte. Klær hadde jeg lite av den gangen. Vi hadde mista det meste vi hadde. Ellers var det jo rasjonering på klær. Men dagen etter fant jeg strømpa ved elvekanten, og glad ble jeg.

EN EKSTRA TID

Sankt Hans-aften ble jeg spurt av arbeidskamerater om å være med til Vestre-Jakobselv for å spille en fotballkamp. Men jeg nektet. Jeg hadde planer om å reise hjem til mine i Kiberg. Etter at jeg hadde ført dem over elva og var kommet tilbake, måtte jeg ta en ekstra tur igjen med en ingeniør fra vegvesenet som skulle til Vadsø. Etter å ha ført ham og motorsykkelen over, takket han og sa at jeg måtte notere meg en ekstra time, og det kom godt med for meg. Min timelønn dengang var kr. 2,30.

VEGARBEID

Senere fikk vi en jernbåt fra Kiberg, som ble brukt som ferje. Da våren kom og det ble mindre å gjøre i smia, var jeg ute og arbeidet sammen med de andre. Arbeidet gikk da ut på reparasjon av selve vegen. Redskapene våre var trillebåre, spett, hakker, grafser og grusbrett.

KLART FOR RUTEBUSS

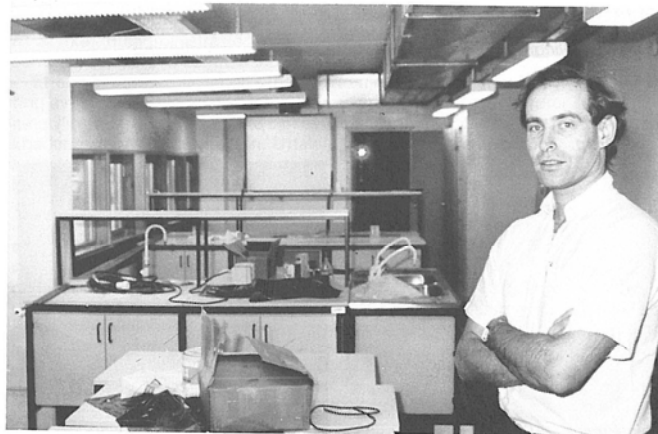
I juli reiste oppsynsmann Larsen til Harstad og vi fikk en ny syning ved navn Hildonen. Den 24. juli 1945 kom rutebussen fra Vadsø til Kiberg for første gang etter at bruene ble ferdige over Komagelva og Skallelv. I august reiste vi og vår familie tilbake til Gamvik, hvor vi så begynte med gjenreinsningsarbeidet.

Senere fortsatte jeg i Statens vegvesen og slutta i 1978. Det ble store forandringer i vegvesenet de siste åra jeg arbeidet. Brakkene var jo rene hotell å bo i, redskapene ble mere moderne og det ble mer maskinell drift.

VI PRESENTERER:

Distriktslaboratoriet

Distriktslaboratoriet, eller geoteknisk seksjon som den ble kalt før, er for øyeblikket underlagt planavdelingen ved vegkontoret. Ifølge et rundskriv fra Vegdirektoratet skal «distriktslaboratoriet» være underlagt driftsjef. Det er av den grunn en organisasjonsendring på gang som vil være klar om kort tid.



Snart klar for innflytting. Overingeniør og leder for distriktslaboratoriet, Tore Johansen, inspisierer den nye «lab'en» i underetasjen på vegkontoret.

Seksjonen driver med grunnundersøkelser i hele fylket. Utedriften er delt opp i to selvstendige grupper. Den ene arbeider med undersøkelser i leire- og siltmaterialer. De er utstyrt med grunn-



Nedsetting av telegrensemålere i Pasvik januar 1986.

boringstraktor AB-2, forøvrig den første i landet som ble ombygd fra AB-1 til AB-2 (Finnmarksmodellen). I praksis vil det si en økning av motorkraft og overføringer som har resultert i bedret framkommelighet.

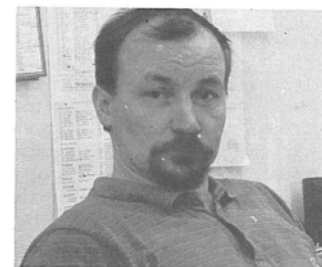
Den andre gruppen er utstyrt med en borvogn, type ROC 601 påmontert odex-utstyr. De foretar boringer og prøvetaking i friksjonsmaterialer, f.eks. grustak.

I Finnmark borer vi «tørt» dvs. uten bruk av vann/skum/stabilisator, som andre fylker gjør. Dette har resultert i at utesesongen er blitt betydelig forlenget. Odex-utstyr er forøvrig anskaffet i 7 fylker.

Seksjonen har en service-funksjon innen etaten, og tar oppdrag fra andre avdelinger som f.eks. plan-, anleggs- og vedlikeholdsavdelingen. I 1985 har de fleste oppdragene kommet fra vedlikeholdsavdelingen, regnet i kostnader.

Vi er pr. idag i ferd med å innrede et nytt laboratorium i underetasjen på vegkontoret, og håper på innflytting der i februar/mars.

I forbindelse med teknisk kvalitetskontroll har vi innredet to feltlaborato-



Yngve Øverli. Avd.ing. I. Geoteknikske beregninger, rapporter, vind-, snø- og skredundersøkelser.



Willy Hansen. Avd.ing. I. Geoteknikske beregninger, rapportering, bærevneregistrering, teknisk kvalitetskontroll.



Signy Bendiksen. Tegner/laborant. Tegning og laboratoriearbeid.

rier som er plassert henholdsvis på Skaidi og på Hopseidet og folk i utedrifta er opplært til å bruke utstyret her. Det er også innkjøpt fire radioaktive isotopmålere for komprimeringskontroll av bærelag på anleggs- og vedlikeholdsavdelingene.

Av større oppdrag utført i 1985 må nevnes undersøkelser i området Bugøyfjord – Neiden med AB-2 (totalt ca. 690 boremeter med prøvetaking, dreietrykksmåling og fjellsondering i forbindelse med Havvund bru (totalt ca. 190 boremeter).



Per Kling Mathiesen. Oppsynsmann. Arbeidsledelse, grusregistrering.



Jon M. Aronsen. Oppsynsmannsassistent. Laboratorium, bæreevne- og telegrensemålinger. Arbeidsledelse.



Einar Hegge. Spesialarbeider, laboratoriet, jordartklassifisering, materialprøving, betongprøving.

Spesialarbeidere ROC/ODEX. Løsmasseregistrering, fjellkontrollboringer, telegrensemålinger, kjerneboringer, vindregistrering.



Asbjørn Store.

Spesialarbeidere AB-2. Dreietrykksondering, prøvetaking, vingebor, poretrykksmåling, vindregistrering.



Svein Breivik.



Mathis Pettersen.



Egil Utsi.



Bjarne Oldernes.



Prøvetaking/skovling med Ab-2 på Karasjokfjellet.

Nyorganisert anleggsavdeling

Anleggsavdelingen ved vegvesenet i Finnmark er inne i en omorganiseringsprosess. Omorganiseringen er gjort i henhold til «Veiledning for organisering av fylkenes anleggsdrift». Det har vært ført sentrale forhandlinger om organisasjonsmodellen, og i fylkene er det ført lokale tilpasningsforhandlinger.

Under de lokale forhandlinger i Finnmark ble det enighet om to distriktsledere og en utestasjonert anleggsleder i tillegg til byggeledere. Stillingene som distriktsledere har vært lyst ut og innstilling er gått til Vegdirektoratet. To andre stillinger ved anleggsavdelingen er lyst ut og under ansettelse. Anleggsavdelingen regner med å være fulltallig ca. 1. mai.

Begrunnelsen for omorganiseringen er å styrke uteadministrasjonen, men samtidig styrke den sentrale ledelse.

Et utvalg som skulle se på organisering av fylkenes anleggsdrift leverte sin innstilling i juli 1975. Uttalelser og merknader til denne ble hentet inn. Uttalelsene tilsa en videre behandling av saken. Hovedutvalget for samarbeidsutvalgene i vegvesenet konkluderte også i sin uttalelse med å anbefale at det ble arbeidet videre med organisasjonsplanen for fylkenes anleggsdrift på bakgrunn av innstillingen og de innkomne uttalelser. Denne bearbeidelsen er gjennomført av Vegdirektoratets anleggskontor. Dette arbeidet startet sommeren 1977.

De erfaringer som er høstet fra arbeidet med personal- og organisasjonsutviklingen (POU) i fylkene er tatt med i vurderingen. Det er klart at POU-arbeidet direkte berører anleggsdriften.

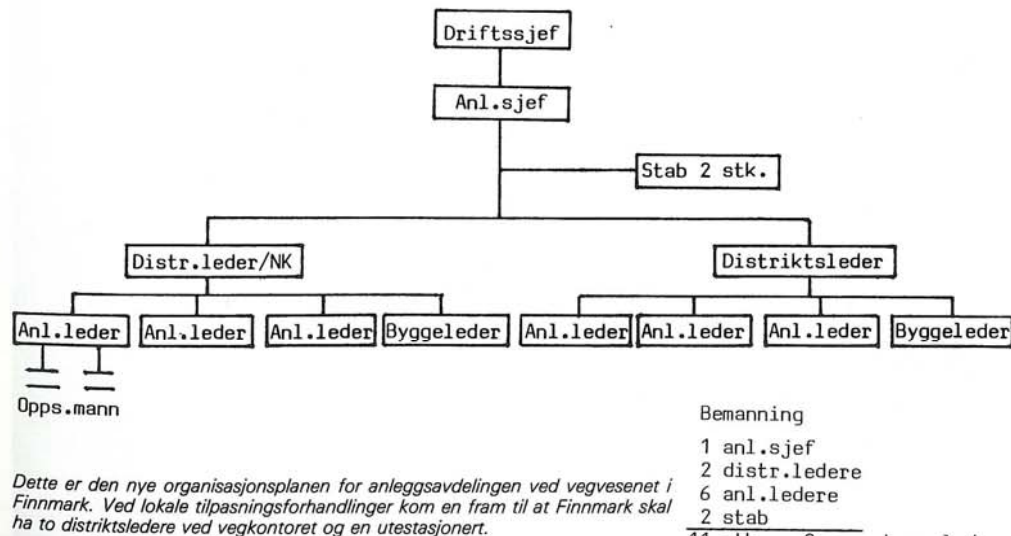
SOLID STØTTE

På anleggskonferansen høsten 1977 og 1979 fremla anleggskontoret et debattopplegg hvor spesielt organisasjonsmønsteret avviker fra den tidligere innstillingen.

Den nye tanken om en viss desentralisert distriktsorganisasjon fikk solid støtte, spesielt fra de fylkene som hadde prøvd dette.

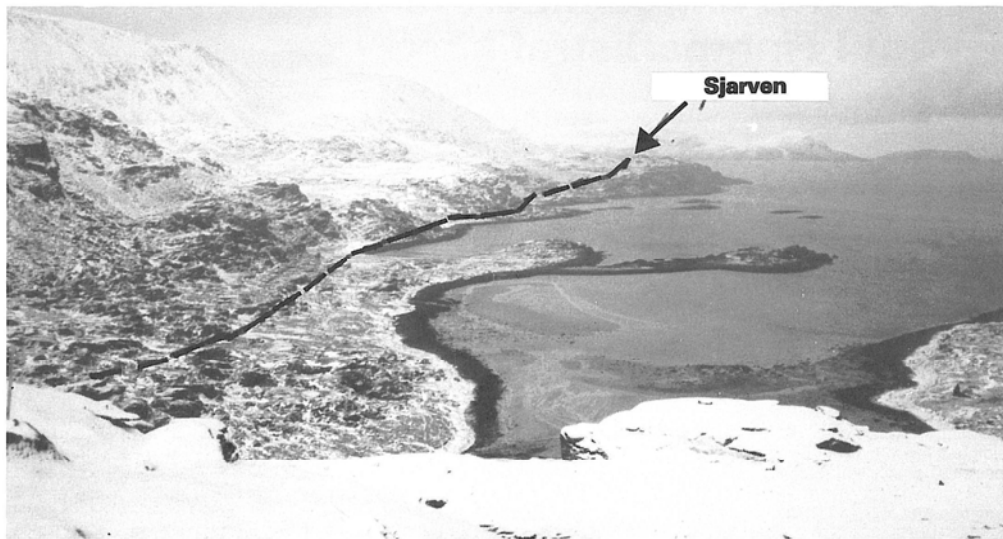


Ny organisasjonsplan for anleggsavdelingen



Dette er den nye organisasjonsplanen for anleggsavdelingen ved vegvesenet i Finnmark. Ved lokale tilpasningsforhandlinger kom en fram til at Finnmark skal ha to distriktsledere ved vegkontoret og en utestasjonert.

Havøysundanlegget på rett veg



Bildet er tatt fra nordsida av Selvika der gjennomskjæringa begynner på tur inn mot dalen der vegen kurver ut etter stiplede linje mot Skarven. Lengde ca. 4 km.

Tekst og foto:

Øystein Pettersen

Arbeidet går videre på Havøysundveien med raske skritt. Det er nå 11 km kjørbare veg fra Havøysund mot Snefjord. I tillegg ca. 1,5 km anleggsvei.

Vi er kommet til et fjellparti i Selvika hvor det er en gjennomkjøring med en lengde på 200 lm hvor det er 4750 m³ fast fjell som skal sprenges ut. Dette regner vi med å være ferdig med i løpet av vinteren.

Etter driftsplanen for neste budsjettår skal vi nå fram til Skjarven, som er 3,7 km lengre framme i linja.



Her foregår det ladning av første salve på gjennomskjæringa og man er igang med boring av neste salve. I bakgrunnen ses en gravemaskin med borerigg som borer for anleggsveg. Utfør fjellet til høyre er det et stup på ca. 50-60 meter.

Veteraner inn i pensjonistenes rekker



Tekst og foto: Rolf Dahl.

Den 7. november 1985 ble det avholdt en sammenkomst på Alta hotell for å markere at ialt 8 tjenestemenn fra vestfylket var trådt inn i pensjonistenes rekker. Alle var invitert med fruer, og det var full oppslutning.

Fra administrasjonen møtte vegsjef Johnsen og overingeniør Foslund, samt en oppsynsmann fra henholdsvis maskin-, anleggs- og vedlikeholdsavdelingen.

Tjenestetiden for den enkelte var fra 17 til 46 år, så denne gang var det noen virkelige veteraner som gikk av.

Etter en bedre middag og ferdig med kaffen, tok vegsjefen ordet og uttalte blant annet at vi for første gang hadde med oss et ektepar som gikk av, nemlig Mikine og Knut Arnesen. Arnesen har vært en sentral person i organisasjonsarbeidet i mange år. De hadde hatt mange harde diskusjoner under forhandlingene, men som regel var de kommet fram til akseptable løsninger. Han betegnet Knut som en god forhandler, det vitnet blant annet Overenskomsten om. Vegsjefen orienterte også om framtidsplanen for etaten og kom i den anledning inn på forskjellige ting. Han takket for samarbeidet og

den innsats hver enkelt hadde utført i etaten.

I sin svartale bemerket Knut blant annet at han ved forhandlinger bare hadde bragt videre de signaler som var kommet fra «grasrota», noe mer «ære» skulle han ikke ha for det som var oppnådd.

Til slutt overrakte vegsjefen honnør-

gave samt diplom til hver enkelt og også en blomsterbukett til hver av fruene, noe Reidar Thomassen takket for på vegene av samtlige.

At alle hygget seg og trivdes skulle tiden vi satt til bords – 3 timer – borge for.



Veteranene som er gått av med pensjon. Fra venstre: Reidar Thomassen, Alta med 25 års tjenestetid, Arne Solli, Kvalsund med 17 års tjenestetid, Ole Andersen, Tverrelvdalen med 30 års tjenestetid, Karl Abrahamsen, Elvebakken med 20 års tjenestetid, Mikine Arnesen, Skaidi 31 års tjenestetid, Arthur Arnesen, Reparfjord, 44 års tjenestetid, Knut Arnesen, Skaidi 46 års tjenestetid, Nils A. Johnsen, Smørffjord 33 års tjenestetid.

Personalnytt

— **Leif Nystrom**, som har vært ansatt som verneleder siden 1. juni 1985 har sagt opp sin stilling og går tilbake til biltilsynet i Vadsø.



— **Tor-Arild Malin**, som er ingeniør ved biltilsynet i Kirkenes har sagt opp sin stilling og fratrer 28. februar.



— **Merete Furu** har sagt opp sin stilling som kontorassistent på vegkontoret og slutter 1. april.

— **Leif Kjølén**, som har hatt permisjon fra sin stilling som overingeniør ved anleggsavdelinga fra 1. april 1985, har sagt opp sin stilling.



— **Svenn Morten Johnsen** slutter 28. februar som oppsynsmann i vedlikeholdet i Lakselv.

Lang og tro tjeneste



Etter nesten 14 år på vegkontoret takket overingeniør Egil Hyllestad for seg — og ble behørig takket av andre for lang og tro tjeneste. Egil flyttet for jul fra Vadsø til sitt barndoms Vestland — ikke uten vemod og med solid erfaring fra forskjellige arbeidsområder innen vegsektoren. Da han sluttet var han anleggsbestyrer for Havøysundanlegget.

På bildet er det vegsjef Geir Johnsen som takker Hyllestad ved å overrekke ham en gave fra de ansatte.

(Foto: Bjarne Langseth)