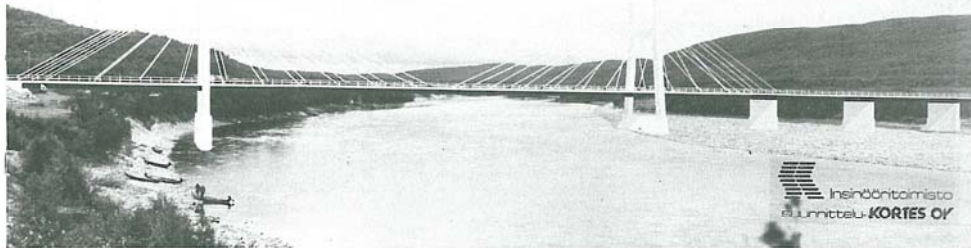


C

Nybrua ved Utsjoki?

JOEN SILTA
DEHTO 13




Blir nybrua over Tanaelva ved Utsjoki seende slik ut? Det vet vi ikke med sikkerhet enda, men denne brua er ihvertfall ett av de mest aktuelle brutypene. Både vegkontoret og konsulenter i inn- og utland arbeider på spreng med planlegging av dette prosjektet. Det har vært holdt flere møter både i Finland og i Vegdirektoratet. Kostnadene vil jo være av stor betydning når avgjørelsen skal tas — men dette er jo en pen bru.

REFLEXEN


BEDRIFTSAVIS FOR
STATENS VEGVESEN
FINNMARK

NR. 1 — 1987
6. ÄRG.

Verdens nordligste
side 4

Åpning for full musikk

side 5

Gamle minner
side 10—11

Det var så mye bedre før

side 12—13



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

Bedre informasjon	3
Verdens nordligste	4
Åpning for full musikk	5
Lang transport med tung last	6
Miljøproblemer på vegkontoret	8
Historisk bokprosjekt	9
Gamle minner	10
Reflexportrettet: Edvin Jensen	12
Fin gjeng bygger fin bru	14
Vi forblir det samme gamle vesen	15
Øst-Finnmark Vegarbeiderklubb på eskursjonstur til Ivalo	16
40 år og jubileum	17
Personalnytt	17
Brev til Reflexen	18
Julefeiring på vegkontoret	19
Nybrua ved Utsjoki	20



Bedre informasjon

Året 1987 er kommet godt igang og Reflexen er dessverre sterkt forsinket. Dette beklager vi, men informasjonsarbeidet både i Finnmark og i andre fylker er blitt slik etterhvert at bedriftsavisene dessverre må komme i andre rekke.

Nå er det jo heller ikke så sikkert at denne tradisjonelle formen for bedriftsavis er den beste måten å drive intern informasjon på. Kanskje vil de ansatte ha bedre utbytte av at den skriftlige informasjonen stykkes opp i kortere meldinger som kommer ut oftere, f.eks. meldingsblad hver 14. dag eller hver måned. Reflexen kan være et utfyllende organ eller et rent eksternt organ. Dette og mere til vurderes nå i et prosjektarbeid for å bedre den interne informasjonen i vegvesenet i Finnmark. Vi har stor tro på at dette arbeidet vil bedre den interne informasjonen vesentlig. Mye positivt har allerede skjedd, f.eks. det at flere er trukket med og har vist interesse for å bedre informasjonen innad i etaten. Alle ansatte må føle et ansvar for å informere og for å bli informert.

I dette nummeret av Reflexen ser vi blant annet tilbake på store begivenheter i Finnmark. På tampen av det gamle året fikk Øksfjord helårsveg med tunnel og Havøysund ble knyttet til fastlandet med bru. Å være med på slike markeringer er blant de mest positive og gledelige av våre arbeidsoppgaver. Det er ekte glede og takknemlighet som møter oss ved slike anledninger. Bare de som har levd i isolasjon i vårt harde klima kan helt fatte hva det betyr å bli knyttet til omverden. Gode kommunikasjoner er et svært viktig samfunns gode som vi har så lett for å ta for gitt.

Vi ønsker alle våre lesere en riktig god påske, og håper at flest mulig sender bidrag til bedriftsavisene om stort og smått som rører seg i etaten.

BjaLa

Forsidebilde: Stor fest i Havøysund da avd. direktør Per Tams-Lycke åpnet brua.

Foto: Bjarne Langseth



Avd. direktør Per Tambs-Lyche, (midten) åpnet Havøysundbrua fredag 5. desember. Til venstre, ordfører i Måsøy, Arvid Mathisen, og til høyre, vegsjef Geir Johnsen.

VERDENS NORDLIGSTE

ER Bjarne Langseth

— Dette er verdens nordligste større bru, sa avd. direktør og leder av bruavdelingen i Vegdirektoratet, Per Tambs-Lyche, da han trygt plassert på 71 grader nordlig bredde åpnet Havøysund bru, 5. desember i fjor.

Den 293 meter lange brua forbinder kommunesenteret Havøysund med fastlandet, og er første etappe av øysamfunnets vegforbindelse med omverden. Hele vegprosjektet vil stå ferdig sommeren 1988, og da har 1400 mennesker fått vegforbindelse, ihvertfall om sommeren. Vinterstid vil de fortsatt være avhengig av en lang ferjetur.

BRUA BETYR MYE

Det var svært viktig for Måsøy kommune at kommunesenteret fikk bruforbindelse med fastlandet. Under brufersten var alle de sju familiene som bor på fastlandssida invitert, og de la ikke skjul på sin glede over at de nå kunne gå tørrskodd over sundet til butikker, kontorer og skoler. Kommunene har også stort behov for areal til industri og boliger. Brua gir nå lett tilgang til nyttige områder på fastlandet.

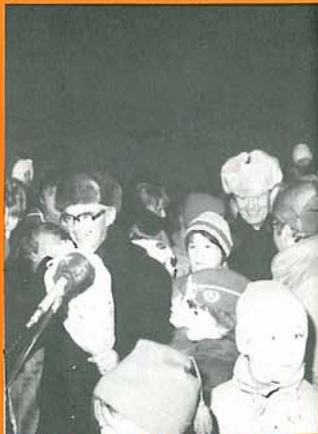
18 MÅNEDERS BYGGETID

Havøysund bru er en frittframbyggsbru i spennbetong og bygd av entreprenør Astrup Høyer A/S. Arbeidet på brua ble begynt i april 1985 og sammenkoblingen var et faktum 21. august 1986 kl. 1530. Brua er 293 meter lang og har en seilingshøyde på 23 meter i en bredde av 50 meter. Hele arbeidet med brua, tilførselsveger og tilleggsarbeid

har kostet 36,5 mill. kroner. Til søyler og land-kar er det gått med 2.250 kubikk betong og 2.286 kubikk er gått med til overbygningen. Også 544 tonn stål var nødvendig for å få Havøysund bru ferdig. Underentreprenør for tilførselsvegene har vært Robertsen og Slotnes fra Skjervøy.

ÆRESBORGERE

Per Tambs-Lyche og fru Inger Marie ble under brufersten utnevnt til æresborgere av Måsøy kommune. For Tambs-Lyche var denne åpninga en ekstra stor glede og ære. Etter vel 40 år i vegvesenet går han nå over i pensjonistenes rekke, og det gjør nok godt å tenke tilbake på den ære som ble han til del i Havøysund. Mange ledd i vegvesenets lenker har han vært med på å smi — denne fikk han også lov til, høytidelig å erklære for åpnet.



Så er åpninga et faktum og alt er bare smil, glede og blomster.



Stein Jarle Jensen heter denne gutten, som står på brua sammen med rektor Bård Mortensen. Stein Jarle er den eneste skoleeleven fra fastlandssida. Takket være brua er det nå slutt på roturen over Havøysundet.



Og etter bruåpning var det fest. Først for hele befolkningen, med brus, kaffe og kaker (bildet), senere for 150 spesielt inviterte.

ÅPNING FOR FULL MUSIKK



Bjarne Langseth



Det var full musikk og stor glede på Storviksida da Øksfjordtunnelen ble åpnet. Midt i mørketida markerte Loppa kommune et stort lyspunkt med håp for framtida.

Fredag den 12. desember 1986 ble Øksfjordtunnelen åpnet for full musikk, og markerte et lyspunkt midt i mørketida for Loppa kommune. På denne tida av året ble vegforbindelsen til kommunesenteret Øksfjord stengt for vinteren på grunn av rasfare. Ferjetransport i den mest værharde årstida har vært den eneste løsningen. Men altså 12. desember i fjor lyste tunnelen opp i mørke, både bokstavelig og i overført betydning. Vegdirektør Eskild Jensen foretok den høytidelige åpningen av Finnmarks lengste tunnel, som med sine 4252 meter sikrer Øksfjord helårs vegforbindelse.

ENVEISKJØRING

Øksfjordtunnelen er en enfeltstunnel med møteplasser. Vegbredden er altså bare 3 meter. Om sommeren vil gamlevegen kunne brukes, og da blir det enveiskjøring — gjennom tunnelen til Øksfjord og gamlevegen tilbake.

Det var stor glede og fest i Loppa kommune da tunnelen ble åpnet. Men også i nabokommunen Hasvik var det glede. For dem betyr tunnelen ei ferje mindre om vinteren for å komme ut til øykommunen.

Vegdirektør Eskild Jensen fikk hjelp av to representanter for den oppvoksende slekt til å skjære over snora. Det skjedde vel to år etter at entreprenør Selmer Furuholmen startet tunnelarbeidet.



Vegdirektør Eskild Jensen skjærer over båndet som markerer åpningen av Øksfjordtunnelen. Han er godt hjulpet av representanter for kommunens framtid — Unn Kristine Rasmussen og Arne Kristian Vestre fra Øksfjord.



Under festmiddagen etter åpningen var det gaver og godord. Her får ordfører Torleif Gamst overrakt et kunstverk fra vegsjef Geir Johnsen, som et minne fra vegvesenet i Finnmark.

Nytt helautomatisk kompaktknuseverk til Finnmark:

Lang transport med tung last



Karl S. Foslund

Sjåførene Egil Jakola og Audun Lindseth sammen med formann Odd Olsen hadde en minnerik tur da de i desember måned transporterte vårt nye helautomatiske kompaktknuseverk fra Svedala i Sverige til Jergul på Finnmarksvidda. Jakola og Olsen var først i Oslo og hentet en ny transporttilhenger. Deretter var de i Hamar og hentet EL-containeren før de kjørte til Svedala. Der møtte de Audun Lindseth som hadde med en annen av våre lastebiler m/boggikjører og en personbil som skulle være lederbil på ferden nordover. Hjemturen med denne giganttransporten gikk greit takket være assistanse fra svensk og finsk vegvesen og politi. Assistanse var nødvendig for strøing i bakker, og i Finland måtte de også ha slepehjelp i to bakker. På grunn av transportens størrelse var det også nødvendig med politieskorte gjennom større byer. Personellet som sto for transporten gjorde en utmerket jobb, og vi tror de hadde en minnerik tur i polarnatten, med temperaturer under $+ 40^{\circ}\text{C}$.

KOMPAKTKNUSEVERK — HVA ER DET?

Kompaktknuseverk er sikkert et nytt begrep for mange av våre lesere. Det betyr at knuseverket er kompakt bygget slik at dette 2-trinnsverket med mater, sikt og transportør utgjør en transportenhet på ca 48 tonn.

Litt om knuseverkets spesifikasjoner: **Materen** er eksosoppvarmet av aggregatet for å hindre fastfrysing av masser.

Forknuseren har inntaktsåpning på 75×50 cm og verket kan således benyttes til knusing av sprengt fjell.

Etterknuseren er en såkalt Hydro-

cone 200 med automatisk spaleregulering.

Siktet er 3-delt slik at 3 forskjellige grusfraksjoner kan tas ut samtidig.

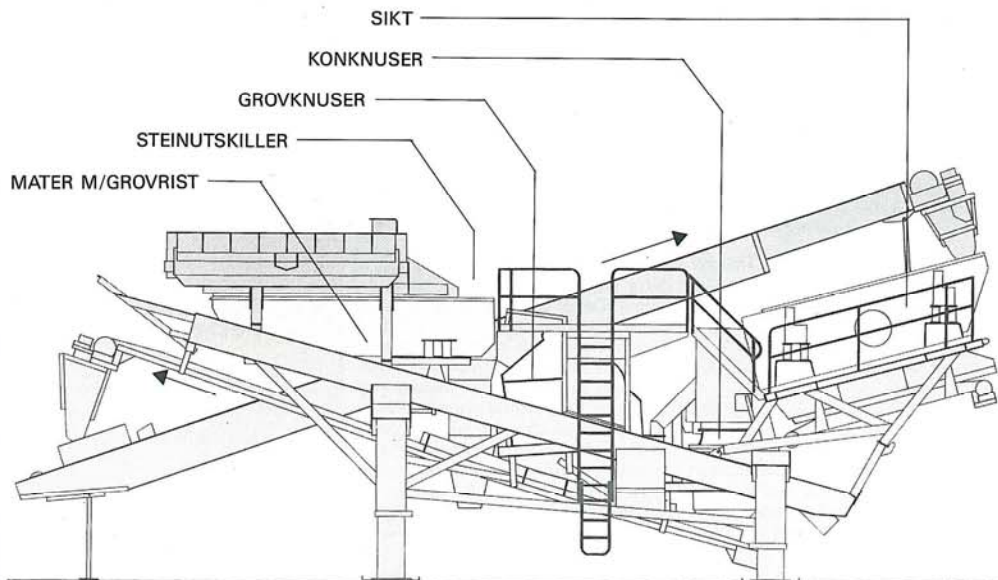
I tillegg er verket utrustet med en spaltesorterer hvor sandfraksjon kan skilles ut før massen går i knuseren.

Elektrisk fordelingskap, styrepult,

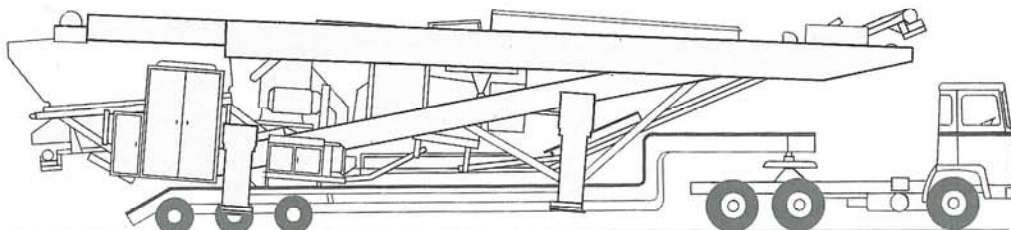


Stortransporten klar til start fra lageret på Svedala Arbrå sitt område. Ikke så helt enkelt å transportere en slik koloss den lange veien nordover til Finnmarksvidda.

PRODUKSJONSSTILLING



NEDSENKET I TRANSPORTSTILLING



hydraulikk- og smøreoljesystem, automatisk rororpådrag og frekvensomformer for mater er plassert i egen container. Hele containeren er isolert og via luftvifte m/filter holdes et svakt overtrykk inne slik at steinstøv ikke skal trenge inn i fordelingskap m.m.

REDUSERT BEMANNING

Knuserverket er helautomatisert ved hjelp av nivåvakter i begge knuserkammerer. I tillegg har maskinkjører i hjullasteren som mater verket, en senderdel som han kan radiostyre verket med. Senderen har seks kanaler — nødstop, driftsstop, tipping av grovrisk, temorer hastighetsøkning på mater og start/stopp mater.

Med dette utstyret er behovet for egen mann til kjøring av knuseverket

borte. To maskinkjører betjener hele riggen. Den ene mater verket med med en hjullaster og den andre transporterer ferdig masse til lager. Våre tidligere 2-trinnsverk krevde 3 maskinkjører for å utføre de samme arbeidssoppgaver.

Denne maskinenheten er den dyreste vårt fylke noengang har anskaffet. Innkjøpspris med frakter er ca. kr. 4.400.000,—.

BILLIGERE GRUS

Vi forventer i dag at prisen pr. m^3 produsert grus vil bli billigere sammenlignet med tidligere produksjonsutstyr. Dette mener vi å oppnå med betydelig redusert tid ved nedrigging/opprigging, besparelser i flytteutgifter på grunn av færre transportenheter, redu-

sert bemanning med $\frac{1}{3}$ og høyere produksjon pr. time. Tiden vil vise om våre forventninger blir oppfylt.

Det er gjort mange endringer/forbedringer på vårt knuseverk. Dekkeseksjonen i samarbeid med maskinavdelingen har hatt et nært samarbeid hvor flere alternativer har vært vurdert før beslutning om kjøp av dette kompaktknuseverket Svedala Arbrå Super Seven HJ-7Up 200S ble tatt. Formann Odd Olsen har vært med fra starten og har bl.a. deltatt på studiereise, kontroll av oppbygging ved fabrikken i Svedala, Sverige, samt transport og oppstilling av utstyret. Vår tidligere tungtransporttilhenger hadde for liten nyttelast for transport av verket og ble således fornyet 1 år før normalt utskiftingstidspunkt.

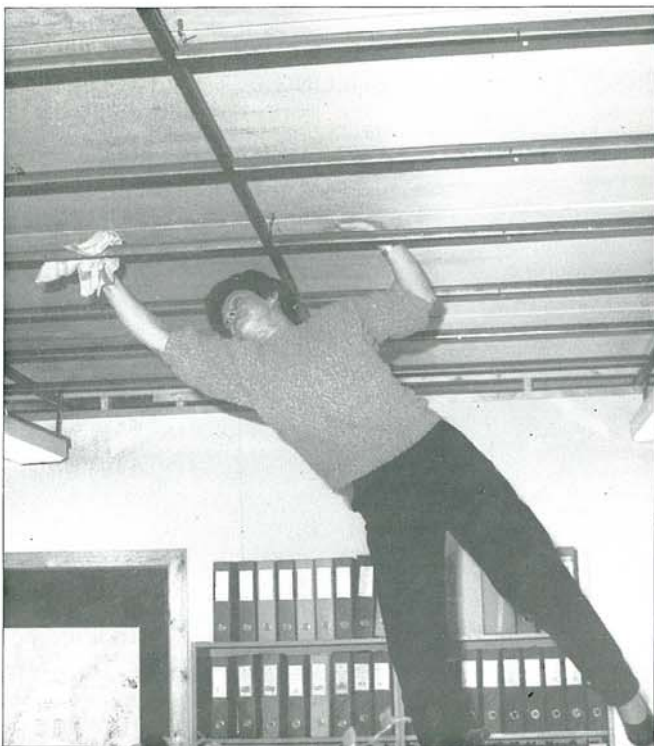
Miljøproblemer på vegkontoret

— Bygget må gjennomgås skikkelig og man må være forberedt på såvel en reduksjon av mulige kilder for forurensing i tillegg til at kapasiteten på ihvertfall to av ventilasjonsanleggene må økes.

— Dette sier rådgivende ingeniør i VVS-energi- og klimateknikk, Gaute Flatheim i en foreløpig rapport om miljøproblemer ved vegkontoret. Vegsjefen har nå bedt Flatheim om å foreta den nødvendige befarings ved vegkontoret for å kunne skape visshet om at de indikasjoner han antyder, er riktige.

Så og si helt fra første dag har ansatte på vegkontoret klaget over dårlig klimaforhold og ventilasjon på kontorene. Miljøproblemer har gitt seg utslag i form av svie og kløe i øynene, hodepine og tretthet. Forholdet er behandlet i AMU og arbeidstilsynet har vært inne i bildet, uten at noen årsak er funnet. Nylig tok jentene på «lønn» kluten i egen hand, og vasket kontorene sine fra gulv til tak. Det var de rene masse-tak av støv og skitt som ble fjernet. Spesielt bak de løse takplatene lå det store mengder støv. Ledelsen ved veg-

kontoret er også nå overbevist om at dette problemet ikke kan feies under teppet. Det er tatt kontakt med siv.ing. Gaute Flatheim, og på bakgrunn av opplysninger fra de ansatte har han laget en utredning om forholdene. I denne rapporten går det klart fram at Flatheim mener de nevnte plagene skyldes standarden på såvel isolasjonsmateriale som på tekniske installasjoner. Han foreslår en grundig gjennomgang av bygget, noe vegsjefen nå altså har invitert ham til å foreta.



Karin Wikstrøm var en av dem som tok kluten i egen hand og vasket ned kontoret sitt. Da takplatene ble fjernet, ble det avslørt store mengder støv og skitt.

Viktige prosjekter

Vegsjefen har oppnevnt to prosjektgrupper som er godt i gang med sitt arbeid på vegkontoret. Det ene prosjektet skal vurdere personalsituasjonen ved vegkontoret og eventuelt foreslå tiltak for bedring. Den andre prosjektgruppen skal lage et fast opplegg for intern informasjon. Personalkonsulent Synnøve Johnsen er prosjektleder for begge prosjektgruppene.

Leserundersøkelsen

Det har vært skuffende dårlig interesse for «Reflexen»s leserundersøkelse fra forrige nummer. Bare 10 lesere har sendt inn skjemaet i utfylt stand. Disse svarene kan selvfølgelig gi en viss pekepinn på hva som interesserer leserne, men den lave interessen for leserundersøkelsen kan også tolkes dit hen at vegvesenansatte i Finnmark ikke er så opptatt av bedriftsavisa i sin nåværende form. Dette er forhold som vil bli tatt med i prosjektarbeidet om intern informasjon.

Brev til «Reflexen»:

Hei på dere!

En liten tilstandsrapport fra oss etter 4 måneder i Vestfold, — nærmere bestemt Bergsåsen i Ramnes kommune. Vi sitter her på «bondelandet». Loddelukta er for parfymeduft å regne sammenlignet med gjødsellukten som møtte oss i høst da vi kom ned her. Men vi sitter allikevel ikke lenger inn i distriktsnorge enn at vi har Tønsberg, Horten, Holmestrand og Kjølven (Leif) innenfor en radius på 2,5 mil. Det er litt uvant å ikke se sjøen, men foreløpig går det fint. Klaustrofobien melder seg muligens til sommeren? — Men, som sagt, det er kort vei til mulighetenes muligheter: Åsgårdstrand, Nøtterøy, Tjøme... Jo, vi gleder oss til å få prøve det vi har flyttet til, nemlig sommeren. Dermed har vi sagt at det er for tidlig å si om vi trives 100%. I alle tilfeller henger en del av oss igjen i Finnmark. Hytten står mye alene, men i påsken er vi på plass i «Fjellheim» på Buholmen igjen, og er å treffe hvis noen føler lyst til en tur til Sør-Varanger.

Hilsen 2 eks-«tusseladder»
Liv og Dag

Historisk bokprosjekt

VEGMINNER FRA FINNMARK

DEL I
Vegfolk i krig



Statens vegvesen har en historie som er verdt å ta vare på. Det er spesielt vegvesenet i Finnmark klar over. Til jul ble det sendt ut en historisk julegave til alle ansatte i vegvesenet i Finnmark, og det er første gang en lokal vegadministrasjon utgir veghistorie i bokform.

«Vegminner fra Finnmark» er tenkt å bli en serie veghistorie i bokform. Denne del 1 har fått undertittel «Vegfolk i krig» og inneholder fire beretninger fortalt av vegfolk i Finnmark under siste verdenskrig. Beretningene er samlet, redigert og gjenfortalt av Kjell Hegdaland i Hamar, som nå er tilknyttet Norsk Vegmuseum, men boka er utgitt av Statens vegvesen Finnmark og produsert i fylket. Det er gitt tilskudd fra Norsk Vegmuseum til produksjonen.

I boka forteller tidligere vegsjef i Rogaland, Trygve Gimnes, om sine opplevelser som leder for vegvesenets avde-

lingskontor i Alta fra 1942 og fram til han rømte over til Sverige sommeren 1944.

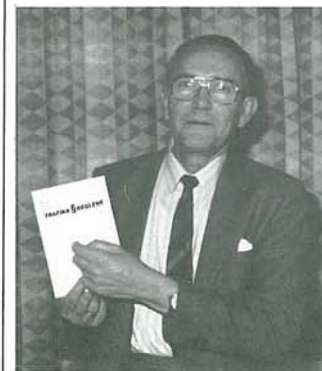
Tidligere stasjonssjef i Lillehammer, Bjarne Amundsen, forteller fra den tida han var ansatt ved vegvesenet i Vadsø under krigen, bl.a. med unike dagboknotater fra høsten 1944.

Avd.ing. Kristian Sørensen fra Rognan forteller om vegarbeid på Kirkenes med tvangsevakuerte lærere som vegarbeidere, og om flukt fra tyskerne innover Finnmarksvidda.

Tidligere vegmester Jørgen Overvik fra Fannrem har ført i pennen en beretning om vegarbeidere fra Sør-Trøndelag som ble utskrevet til vegarbeid i Sør-Varanger i 1943.

Boka er rikt illustrert med gamle bilder, i det vesentligste fra Godtfred Karlens bildesamling ved vegkontoret i Finnmark.

Maraton med nye trafikkregler



Som de fleste nå kjenner til så fikk vi nye trafikkregler fra 1. oktober i fjor. Mannen som er blitt kalt «de nye trafikkreglernes far», kontorsjef Johan Melby (bildet) i Vegdirektoratet, var naturlig nok den rette til å reise rundt og informere om disse reglene. Og det har han sannsynlig gjort til gangs. Hele høsten har Melby vært på reise rundt i det langstrakte landet vårt og informert de profesjonelle brukerne om gidelåser, stor og liten venstresving, avstander til gangfelt og mange andre nyheter i våre trafikkregler.

Fredag den 28. november avsluttet Melby turneen i Kirkenes etter å ha besøkt 29 byer og tettsteder i hele landet. — Det har vært en fantastisk opplevelse for meg selv om det til tider var svært slitsomt, sa Johan Melby etter at maratonløpet var over.

Finnmark først med 10 tonn

Finnmark har fra og med i år som det første fylket i landet fått 10 tonn akseltrykk på samtlige riksveger. Alle disse vegene får imidlertid akseltrykket nedsatt til 8 tonn i teleløsningsperioden.

Det er nå også et sammenhengende 10 tonn vegnett på E-6 fra Finnmark fylke og til riksgrensen ved Graddis i Nordland, bortsett fra en strekning i Troms hvor det er omkjøring over riksveg 87.

Alt i alt er det idag 67 prosent av riksvegene som kan kjøres med 10 tonn akseltrykk, de fleste med telestriksjoner, sier konsulent Anne Lise Strøm ved vedlikeholdskontoret i Vegdirektoratet.

Gamle minner

VEISTIKKING I ØKSFJORD
OG PÅ SØRØYA

Eilif Linjordet

Ytterst mot havet, ved Stjernøya ligger Øksfjord, et lite samfunn med fiskere og småbrukere. Terrengnet er delvis karrig, men i de trange skortene og smådalene vokser det godt — rundt Vassvatnet er det rent ut fruktbart.

Vi kom hit den 3/9-40 for å stikke vei ved Vassfjellet og inn til kaiområdet ved fiskefabrikken. Det var blitt høst og blåbærene sto store og modne overalt. Kokken til arbeidslaget plukket to tomme dynamikkasser fulle på et par ettermiddager. Den som ikke har opplevet det vil tro det er løgn. Bildet av fangsten taler sitt klare språk.

Innover i bukta støtte vi på et lite bruk hvor de holdt geiter. Her kjøpte vi nydelig ost og kaffe av en mager, rank og blid kone. Det hjalp godt, for sva-bergene var mange og glatte. Veistikkkerne ble godt mottatt overalt. I Øksfjord ble vi invitert til Kr. Berg's hytte v/Vassvatnet, og et bryllup hos Daniel-sen. Veldig hyggelig for terrengtravere.

Etter endt oppdrag 18/9-40 dro vi hjemover med sjarken til Hjalmar Johansen fra Båtsfjord og sønnen Sigurd. Hjalmar var flink til å fortelle så tida gikk fort utover mot Stjernesundet på ettermiddagen.

Et stykke utpå spurte han: «— Si-



Profilerings v/Vassberget.

gurd, har vi passert skjæret?» «Dunk», sa det i det samme.

Floa reddet livet både til Hjalmar, Sigurd og alle oss andre. Sjarken gled akkurat over skjæret.

Gjenvordigheten med Hjalmar var

ikke slutt med det. Da vi skulle legge til ved Feddersens kai i Hammerfest, slo han full fart, i stedet for full retur. Sjarken reiste seg oppetter kaipelen, så vi ramla bakover, men heldigvis ikke i sjøen.



Øksfjord ved havna 2/9—19/9-40. Her fikk vi nydelig ost av en kvikk eldre dame.

Gamle minner

VEISTIKKING PÅ SØRØYA

Sørøya ligger ut mot Nordishavet. Det er en egenartet øy med bl.a. det største sammenhengende pors-areal som jeg vet om. Hele lia fra Breivikbotn og opp mot høydebrekket på veien til Sørvær er dekket med stort kraftig kratt av pors — store busker.

Den 25/7-40 kom vi; siv.ing. F. Solem, N.B. Nilsen og undertegnede, med utstyr og mannskap til Hasvik. Vi skulle stikke vei mellom Breivikbotn og Sørvær. Hus var det lite av, så veivesenet brukte store 16-manns militærtelt til bolig for oss — stikningsfolket.

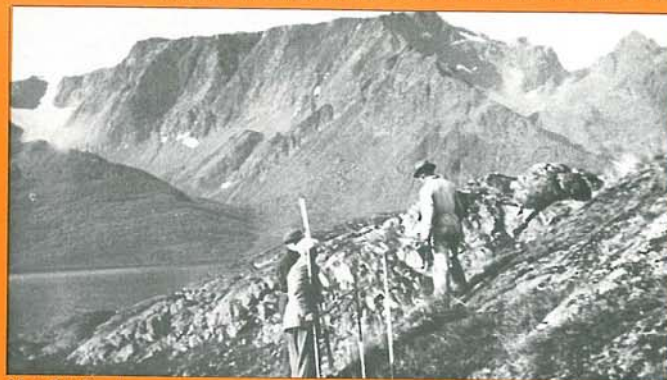
Med oss på arbeidet var; Asbjørn Krane, Ragnar Jenssen, Leif Nilsen, Arnt Pedersen, Isak Henriksen, Richard Hanssen, Alf Kristiansen, Ruben Gamst, August Mørk.

Vi hadde en hovedleir i Breivikbotn — se foto. Her var det ganske smult og fint, og mye laks. En liten, ca 8-års gutt i Breivikbotn, besøkte oss hver dag. Han hette Andreas og var en livlig, våken kar. Fisket og laksen opptok han sterkt. En flott liten kar, som ble venner med alle i leiren.

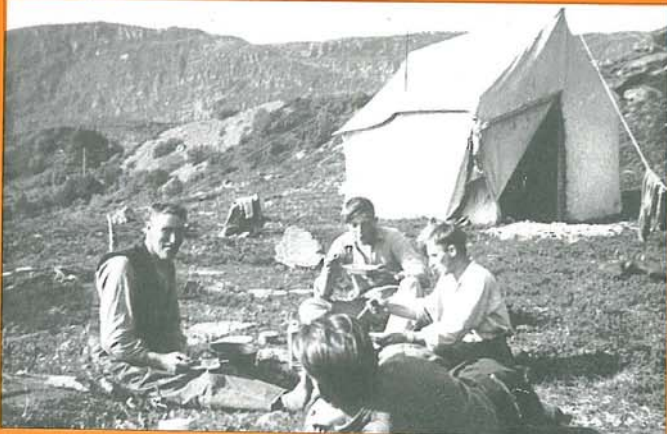
Vi fikk mange fine dager her, så arbeidet gikk godt unna i tørværet. Veien ble stukket i skråterreng her, så den blomsterfylte pros'en nådde helt opp i ansiktet på oss. Støvet var så rikelig og stramt at vi kunne miste pusten av det. Det er det eneste stedet hvor jeg har holdt på å bli kvalt av pors-støvet. Under arbeidet gled jeg ned under noen busker og løsnat en lavine av blomsterstøv. Det var direkte niifst.

Den 30/7-40 passerte vi Kvanlivatnet, og den 4/8-40 var vi i Sørvær. Over høybrekket gikk det raskt unna mot Sørvær. Her var nesten ikke vegetasjon så kurver og rettlinjær gikk unna i en fart. Det eneste som hindret noe var pelingen og kjedingen. Dette med 1 for 10 m, 2 for 20 m, var nytt. Rent ille ble det når vi passerte 100, d.v.s 1 km. Da var gode råd dyre. En påskriver skrev da 100, 1, d.v.s. 10010 m. Solem tok da hele mannskapet i et kurs i regning. Alle påskriverne måtte gjennomgå. Resultatet ble heller verre. Neste dag fant Solem 360 på en pel og 475 på den neste. Påskriverne forsvarte handlingen med: — «Du sa, ett tall på hver pel».

Den 2/8-40 flyttet veileiren til Sørvær, og nå kom regnet og vinden, men ikke verre enn at arbeidet gikk for fullt. Den 6/8 var vi ferdige med både stikning, nivellering og en skisse av Sørvær. En nydelig havn her.



Mot Øksfjord.



Middag: ørret og multer. Markus E. tv. (kokken i laget).



Sandvika, Sørøya 23. juli 1940. 23/7—1/8 1940.

REFLEX PORTRETTET

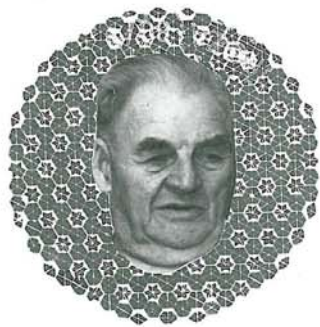
Aktiv 80-åring ser tilbake:

Det var så mye bedre å leve før



Tekst og foto: Bjarne Langseth

Et litt overraskende utsagn kanskje fra en 80-åring, som etter eget utsagn; «har jobba fra jeg kunne si kake», og som har slitt seg gjennom 20-åra, 30-åra, krigs- og etterkrigstid. Fra hardt fysisk arbeid i vegvesenet og på småbruk i Tana, til moderne anleggsdrift og over i pensjonistenes rekker. Men likevel: «— det var så mye bedre å leve før».



Edvin R. Jessen fyller 80 år til sommeren. Han kommer inn i den trivelige stua i Austertana hvor vi venter på ham med notatblokk og penn. Har vært hos legen, men det var bare en rutinesjekk. «— Jeg er ved god helse, bare små problemer med den ene bakfoten.»

Og det er ikke bare helse som er god. Humøret er av det aller beste, og smitter raskt over på alle han får kon-

takt med. Selv mener han at bare man klarer å smile så går alt bra.

«— Blir du sur utvendig vil du også bli sur i sjela.»

DET GODE KAMERATSKAP

— Jo, du skjønner det var så mye bedre å leve før fordi kameratskapet var så godt. Vi bodde i brakke ute på anleggene og kunne ikke komme oss

hjem. Derfor ble vi skikkelig kjent med hverandre. Vi delte sorger og gleder med hverandre. Og det gjorde at det var så mye lettere å leve, på tross av fattigdom og hardt slit. Nå har vi ikke tid til hverandre. Alle kjører hjem til sitt og arbeidskameratene blir ikke skikkelige kamerater.

— Men dere tenkte vel også på de der hjemme som måtte slite med små-



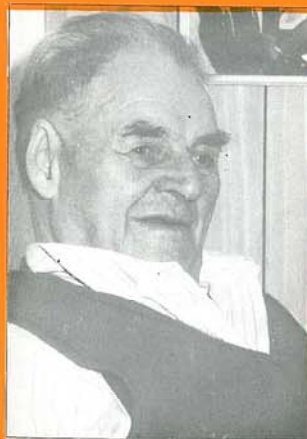
Den første hovedtillitsmannen i vegvesenet i Finnmark har nok en del å fortelle til den nåværende hovedtillitsmannen. Og Halvar Halonen lytter da også til Edvin Jessen med stor respekt.

bruk og unger mens mannfolka var på anleggsarbeid?

— Ja, selvfølgelig. Det var jo hardt for dem som satt hjemme, men tida var slik at vi kunne ikke gjøre noe med det. Det måtte bare være slik. Men jeg sluttet med gårdsbruk etter å ha fått fast jobb i vegvesenet. Bruket var så lite at det ikke ble så mye igjen likevel. Vi regnet ut at vi skulle klare oss med det jeg tjente i vegvesenet. Det var ikke mye å gå på, selv om vi var sparsom. Det var såvidt skjorta nådde ræva.

MEST PÅ ANLEGG

Fra han var 17 år gammel har Edvin Jessen jobbet i vegvesenet, bare avbrutt av noen år som sauegjeter og reingjeter. For det meste var han anleggsarbeider og få kjenner vel så godt til anleggsvirksomhetens historie i Finnmark som akkurat Edvin Jessen. Litt vedlikeholdsarbeid har det også vært,



Som anleggsfolk flest er Edvin Jessen flink til å fortelle historier. Hans gode humor smitter også raskt over på tilhørerne.

men stort sett bare som hjelpemann for Labahå på brøyting over fjellet.

Som anleggsfolk flest er Edvin flink til å fortelle historier, og han har et godt lager:

— Jeg var alvorlig redd engang mens vi holdt på å bygge veg over Børselvfjellet. Vi skulle sprengte bort et gammelt brufundament og det resul-

terte i at to steiner gikk tvers gjennom kjøkkenbrakkå. Da ropte de andre til meg at; «nå drepte du kokka». Jeg må si jeg var ikke særlig høy i hatten da, inntil jeg så kokka springe ut av brakkå. Da ropte jeg tilbake: — «nå, ho e' no ikke mer drept enn at ho kan gå».

— Ja, og så var det den kjente historia om «timan» og «ti mann». Synningen i Skipagurra ringte til en kar her i Austertana og ba han komme med «timan». Ja, gubben han samla sammen ti mann og reiste til Skipagurra med dem. «Her har du dine ti mann», sa han. Og synningen ble jo helt forførr. Han hadde jo bedt om en oversikt over de «timan» han hadde jobba.

FØRSTE HOVEDTILLITSMANN

Edvin Jessen har vært mye engasjert i organisasjonslivet. I 1973 ble han den første hovedtillitsmannen i vegvesenet i Finnmark.

— Organisasjonslivet var et hardt liv. Menneskene er nå engang slik at de alltid skal ha rett. Jeg så det som en viktig oppgave å kunne diskutere med partene slik at vi kom fram til løsninger vi kunne akseptere. Men det er klart at avtaler som er inngått måtte vi bøye oss for. Arbeidsforholdene for hovedtillitsmannen var ikke så veldig god til å begynne med, men det ble bedre etterhvert, og nå er jo ordningen akseptert av alle parter.

AKTIV PENSJONIST

Pensjonisten Edvin Jessen er like aktiv som anleggsarbeideren Edvin Jessen.

— Det er jobb i massevis, sier han og forteller om vedhaugen han sager for hand og kløyver. Ikke bare til eget bruk, men også til salg. Han beklager at han ikke har kommet seg på jakt i det siste, men til høsten tar han nok børsa og rusler til fjells igjen. Innimellom går han på finskkurs, for han setter stor pris på å kunne snakke med folk og uten å kunne språk får man ikke skikkelig kontakt. Jessen er også svært interessert i litteratur og leser helst reiseskildringer. Selv reiser han også en del, helst til barna sørpå, men flytte? — Ikke på vilkår. Nei, det gamle rede er best, sier den spreke 80-åringen, som nyter pensjonistlivet, selv om han savner det gode kameratskapet i brakkene.

Asle Persen fortsatt formann i NITO

På årsmøtet i NITOs bedriftsgruppe ved vegkontoret i Finnmark ble de som sto på valg gjenvalgt. Styret vil da fortsatt ha denne sammensetningen: Formann Asle Persen, plan. Nestformann Svein Roska, vedlh. Sekretær Torstein Lauritsen, mask. Kasserer Egil Hellesø, plan. Varamedlem Kåre Bruun, vedl.h.

MEDLEMMER I DET LOKALE TILSETTINGSRÅD:

Kåre Bruun, vedl.h., vararepresentant Yngve Øverli, lab. Asle Persen, plan, vararepresentant Bjørn Erik Thorsen, plan.

I årsberetningen går det fram at den saken styret har vært mest engasjert i, er bruken av lønnsfullmakten for ingeniørgruppen. Sammenlignet med landet forøvrig, med unntak av endel pressfylker, har ingeniørgruppen i Finnmark et relativt brukbart lønnsnivå.

Samarbeid lokalt synes å være den rette veien å gå for å få forståelse for tanker og ideer. Arbeidet bør legges slik opp at arbeidsgiveren ser organisasjoner og organisasjonsarbeid som en ressurs å samarbeide med, og ikke som et samarbeid de er nødt til å ha på grunn av sentrale avtaler, heter det til slutt i årsmeldingen fra NITOs bedriftsgruppe i vegvesenet i Finnmark.

«Petter Smart-utvalg» er oppnevnt

Vegsjefen har nå oppnevnt en lokal forslagsnemnd for Finnmark. Denne består av Kjell Boland, Willy Johansen, som er oppnevnt av organisasjonene, Kåre Bruun og Inge Fred Dervo, som er oppnevnt av organisasjonene. Funksjonstida er 4 år og medlemmene er oppnevnt fram til 31. desember 1990. Vernelederen vil fungere som sekretær for nemnda.

Verneleder Hermod Biti sier til Reflexen at det allerede er kommet inn en del forslag og flere vil komme. Den lokale forslagsnemnda har adgang til å treffe avgjørelser om premiering oppad til kr. 3.000,—. Foreslås høyere premie, sendes saken til det sentrale bedømmelsesutvalget.

Så nå står det fritt fram for alle «Petter Smarter» i Finnmark; send inn alle gode ideer. Kanskje venter det en pengepremie.

Fin gjeng bygger fin bru



Dette er gjengen vi traff i desember ved Mazejohka bru. De har alle gjort en kjempeinnsats på brua slik at arbeidet lå langt foran planen. Fra venstre: Henry Mikkelsen, Osvald Bårdsen, Asbjørn Johannessen og Svein Kristoffersen.



Bjarne Langseth

Å, nei da, disse karene er nok kommet mye lengre med arbeidet enn dette bildet skulle gi inntrykk av. Nå er bjelkene på plass og snart er brua ferdig. Det var da Reflexen var på besøk i desem-

ber måned at det så slik ut. Denne gjengen og flere til, har helt sikkert fortsatt med den fine innsatsen også i 1987. For det er en imponerende jobb som er gjort på Mazejohka bru på riks-

veg 93 ved Maze.

Det var den 15. mai i fjor at en isdemning i Mazejohka brast og rev med seg brua på sin ville ferd nedover. En Bayley-bru ble raskt satt opp som en midlertidig løsning. Det ble raskt bestemt at nybrua — den bygger vi selv. Formann Henry Mikkelsen forteller til Reflexen at det har vært en ualminnelig fin gjeng som har vært i arbeid på denne brua. For å illustrere arbeidsinnsatsen forteller han hva som skjedde under støypinga: — Betongen var bestilt dagen før, men da graderstokken viste + 26 grader tidlig om morgenen, avstilte vi den. Det går ikke an å støype under slike forhold. Da klokka var halv ni på formiddagen hadde det plutselig snudd om og det var bare 6 kuldegrader. Vi bestemte oss raskt for å sette igang, og betong ble bestilt fra Alta. Klokken halv elleve starta vi opp for fullt med 6-7 mann. Vi holdt på i ett til klokka var halv fire om morgene, men da var vi ferdig, sier Henry Mikkelsen, som ikke får rost folkene sine bra nok. Det er en fin gjeng.



Slik så brua ut i begynnelsen av desember. Det er lett å se at det er et stort byggverk som er under arbeid. Det blir også en sikker bru, og ingen isdemning skal klare å ta knekken på denne.

Stor slitasje på Bayley-brua



Den midlertidige brua som ble satt opp etter at brua forsvant i mai i fjor, har måttet tåle mye slitasje. Denne Bayley-brua er selvfølgelig ikke beregnet for så stor trafikk så lenge, og må derfor vedlikeholdes ekstra godt for at den skal fungere. Spesielt har tungtrafikken i forbindelse med arbeidet på nybrua slitt hardt på brudekket. På bildet er Nils Turi og Torbjørn Hansen fra vedlikeholdet i arbeid med å skifte ut planker på brudekket. Det var stor trafikk mens de holdt på, og ikke helt risikofritt å ferdes på den smale brua.

Vi forblir det samme gamle vesen

På tross av at Samferdselsdepartementet i brev av 21. januar ba om at navneformen Statens vegvesen blir endret til Statens vegverk, er det nå klart at vi fortsatt vil være det samme gamle vesenet som vi alltid har vært. Etter mye kritikk og dokumentasjon for at navneendringen vil koste 10 mill. kroner, endret departementet sin beslutning. Den 24. mars mottok Vegdirektoratet en telefaxmelding med følgende innhold: «Spørsmålet om navneendring for Statens vegvesen er stilt i bero, og det vil herfra ikke bli tatt noe initiativ til fornyet vurdering av saken.»

Da det ble kjent at departementet forlangte navneendring nedsatte Vegdirektoratet en arbeidsgruppe for å se på konsekvensene av dette. Gruppen konkluderte med at navneskiftet ville påføre etaten en merutgift på 10 mill. kroner. Fra mange hold kom det sterkt kritiske røster om at dette var sløsing med statens midler. Det ble også påpekt at navneformen Vegverket ville være bedre enn Statens vegverk. Vegsjefen i Finnmark var blant de som gikk inn for at bare Vegverket skulle brukes. Men nå har altså departementet snudd på fiisa og vi slipper det hodeverket navneendringen så ut til å skulle bli. Leve vårt gamle vesen!

Noe dyrere å få førerkort

Fra 1. mars er det blitt dyrere å få førerkort. Gebyret for å få utstedt førerkort økte fra 240 til 270 kroner. Gebyret for å få skiftet ut førerkortet vil bli forhøyet fra 80 til 90 kroner. Det er Samferdselsdepartementet som har fastsatt de nye satsene. Hensikten er at gebyret skal dekke kostnadene ved utstedelse av førerkort.

Fjern isen

Vogntog som kjører rundt med mye is og snø kan være potensielle dødsfeller. Ikke for sjåførene, men for alle vegfarende. Løs snø og is som fyker fra taket, eller isklumper fra store kjøretøy har forårsaket store ulykker i trafikken. Derfor vil politiet og biltilsynet i vinter bli bedt om å være spesielt oppmerksom på dette. Avdelingsingeniør Sverre H. Stokke ved Vegtrafikkavdelingen i Vegdirektoratet opplyser at et isflak på bare noen kilo som faller fra et kjøretøy i fart vil være livsfarlig for alle medtrafikanter.

Øst-Finnmark Vegarbeiderklubb på eskursjonstur til Ivalo



En fornøyd gjeng av vegarbeidere på eskursjonstur til Ivalo hvor det også ble holdt årsmøte. Tilsammen 69 deltakere ble transporter til Ivalo i to busser.



Edvald Svendsen

Øst-Finnmark Vegarbeiderklubb arrangerte en eskursjonstur til Ivalo i tida fredag 27.2. til søndag 1.3. Med på turen var 39 av klubbens medlemmer med fruer og samboere, 3 pensjonister, og

fra avdelingen møtte formannen og forretningsføreren — tilsammen 69 deltakere. Turen gikk med Harilas 2 tur-busser og må betegnes som vellykket da alt var perfekt tilrettelagt. Deltaker-

ne trivdes og kunne tenke seg å gjenta turen. Hotellet i Ivalo var romslig, rent og med god service.

I forbindelse med turen benyttet Øst-Finnmark Vegarbeiderklubb anledningen til å holde årsmøte. Det ble holdt den 28.2 kl. 13, norsk tid, og samtlige 39 medlemmer som var med, møtte. Foruten de vanlige årsmøtesaker kan nevnes:

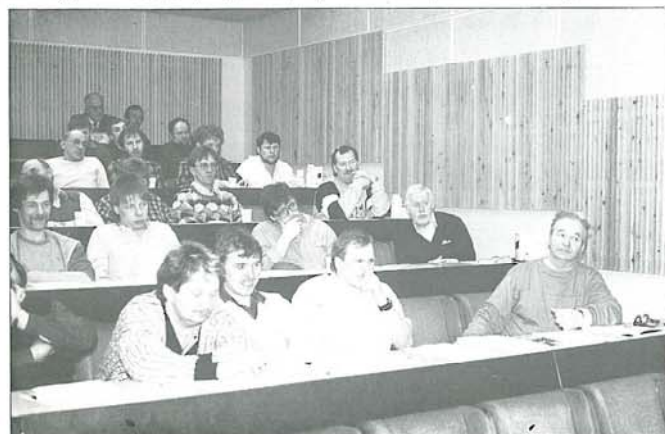
Sak 6: Vegprosjektet Hamningberg — Syltefjord.

Øst-Finnmark Vegarbeiderklubb har merket seg forslag fra kommunene i østfylket angående vegprosjektet Hamningberg — Syltefjord. Årsmøtet ønsker at Finnmark Arbeidsmannsforening vil ta opp saken og påvirke de rette instanser til at dette vegprosjektet kommer igang, da det vil ha stor betydning for hele østfylket.

Valg:

Formann Einar Hegge, gjenvalg.
N.formann Johan Jakobsen, ikke på valg.

Sekretær Nelly Johansen, ny.
Kasserer Asbjørn Dalsbø, ikke på valg.
Styremedl. Einar Mathisen.
Styremedl. Hilmar Johnsen.



Glimt fra årsmøteforhandlingene. Forsamlingen følger intenst med, ikke minst pensjonist og tidligere hovedtillitsmann, Edvald Svendsen, foran til høyre.

40 år og jubileum



Det nyvalgte styret i N.V.F. avd. 71, fra venstre: Torkjell Johnsen, styremedlem, Ole E. Nedredal, nestleder, Edmund Henriksen, styremedlem, Julius Strifeldt, kasserer/sekretær, Øystein Pettersen, leder. Styremedlem Steinar Abrahamsen var ikke tilstede.

Foto: Wenche Johnsen.

Norsk Vegteknisk Forening avd. 71 Vest-Finnmark som er tilsluttet N.F.-A.T.F. ble startet 13. juli 1946. I sitt 40. år ble dette markert med et jubileum som ble avviklet i Ivalo i Finland 10. — 12. oktober 1986.

For anledningen var det laget et jubileumshefte med historikk helt fra slutten av 1800-tallet. Det var også foto med historie om alle som har vært medlem av foreningen.

Et 50-talls medlemmer, pensjonister, gjester og ledsagere var med på feiringen i et hyggelig sosialt samvær. Med iherdig innsats og sparing sto foreningen for kostnadene.

Deltagerne fikk tildelt jubileumshefte og jubileumsmerke som var laget for anledningen.

På årsmøtet ble styret gjenvalgt. Under festmiddagen ble det utdelt gaver. Fire pensjonister ble æresmedlemmer, med tinnfat med inskripsjon som bevis.



Øystein Pettersen



Leder Øystein Pettersen ble overrakt tinnfat med inskripsjon fra foreningen som takk for innsatsen ved jubileet.

Foto: Wenche Johnsen.

Personálnytt



Øyvind Malinen sluttet på vegkontoret etter nesten 25 år i etaten. Han går over i ny jobb i fylkeskommunen. Vegsjefen takket Malinen for innsatsen og det vanket gaver og blomster på selveste julaften.

NYANSETTELSE, FAST

Roger Hallquist er tiltrådt i stilling som overingeniør ved Planavdelingens bruseksjon fra januar 1987.

Olav Aa er tiltrådt i stilling som avdelingsingeniør ved Planavdelingens hoved- og detaljplanseksjon fra 26. januar 1987.

Ewald Olsen er tiltrådt i stilling som konsulent og leder av lønnskontoen fra 1. januar 1987.

Erik A. Krane er tiltrådt i stilling som stasjonssjef ved biltilsynsstasjonen i Hamnerfest.

MIDLERTIDIG TILSATTE SOM KONTORFULLMEKTIG

Grete Jakobsen, sentralbordet
Marit Fladaas, skrivevua
Trine Ståleth, eksp./arkiv

BILTILSYNET I VADSØ

Marit Hoel er tilsatt som kontorfullmektig i halv stilling fra 1. januar 1987.

Håkon Thomassen har trukket sin oppsigelse tilbake, og fortsetter som anleggssjef.

SLUTTER

Per Arne Holten slutter som ingeniør ved maskinavdelingen fra 1. mars 1987 og begynner ved biltilsynsstasjonen i Hamnerfest.

Åsta Amundsen slutter som avdelingsingeniør ved planavdelingens trafikkseksjon fra 25. mars 1987.

BREV TIL REFLEXEN

Godt Nyttår.

Takker for Reflexen, Vegminner fra Finnmark og for lommealmanakken. Alt dette er kjærkomment lesestoff for en pensjonist.

PENSJONISTTREFF

Ser i mottatte almanakk på side 26 at det skal tilrettelegges slik at hver pensjonist kommer på «treff» annethvert år. Undertegnede gikk av med pensjon sommeren 1979. I 1980 var jeg med (som gjest) med pensjonistene fra Alta — Kvalsund-distriktet. Vi var da i Karigasniemi via Karasjok. Det var Rolf Dahl som var reiseleder og det er vel han jeg kan takke for den koselige turen. I 1982 var jeg i Lakselv hvor jeg fikk overrakt diplom og fat for lang og tro tjeneste, som det heter. Der fikk jeg hilse på mange av de gamle slitere og kjente arbeidskamerater og ledere. Også denne tilstelningen var vellykket. Vi ble da lovet flere slike turer.

Siden da har jeg intet hørt om pensjonistturene. Vil da gjennom Reflexen høre hvorfor det er blitt slutt med turene, og om det er sjanser for nye turer.

Med hilsen
Magnus Olaussen
9713 Russenes

Til bladet Reflexen

Litt om trafikksikkerhet

Det bevilges en del penger til trafikksikkerhet i kommunene. Og det er jo vel og bra, men så hender det at man ser i dagspressen at i mange kommuner blir ikke pengene brukt i det hele tatt. Jeg sikter da til den trafikkfellen vi har i Kvalsund. Det er Slettelv bru. Vi som bor her, vi venter bare på hva som skal skje til slutt.

Sist i oktober så var det en mopedist som havnet i elva. Og at det gikk så bra var jo et under. Men det var vel hjelmen som berga han. Det er jo Statens vegvesen som har ansvaret for denne fella, må man si, for der er nemlig ikke noe autovern. Det var kantstein før veien ble utbygd, men nå er det ingenting.

Jeg er klar over en ting, at hvis en av de ledende i Statens vegvesen i Vadsø stoppet her når de en gang kjørte forbi og så hvordan det virkelig ser ut og den faren det representerer, så tor jeg sikkert de ville gjøre noe. Men jeg tor det er ukjent for dem.

Jeg sender et fot av elva og brua, så for dere bedre se alvorret på av stedet. Jeg mener personlig at det absolutt må gjøres noe snarest mulig, før det skjer



en ulykke. For det er nemlig slik at hvis en kommer utafor hvitstripa så havner du i elva, et fall på en to-tre meter.

Ærbødigst
Marius Nilsen
9620 Kvalsund

Andre brev

Reflexen har også mottatt andre brev til redaksjonen med tanke på at de skal komme på trykk. Det er kommet to korte brev med bilder til, og bilder setter vi jo svært stor pris på å få. Men, dessverre, disse to bildene er polaroid-bilder og de kan ikke brukes. Kvaliteten blir dessverre for dårlig. Vi tar likevel med en beskrivelse av bildene.

EDB

Med tittel; EDB — Er Det Bra? har vi fått et bilde som viser en situasjon ved Rustefjelbma vegstasjon. På bildet ser vi en mikromaskin og en skriver. Fra skriveren går papirstrimmelen direkte inn i en vedovn som står like ved. Reflexen trekker den slutningen at EDB fortsatt er et brennbar tema i vegvesenet i Finnmark.

VEGKONTOR I ALTA?

Et annet bilde vi har fått tilsendt viser

vegstasjonen i Alta på Arrones. Fotografen har laget flere piler inn på bildet for å gjøre oss oppmerksom på lysskiltet som står på veggen og med all tydelighet viser at dette er et «vegkontor». Det har vært gjort mange forsøk på å fortelle altværingene at vegkontoret ligger i Vadsø, men uten resultat.

Publikum må jo etterhvert bli temmelig forvirra. En fugl i Hammerfest har forensten sunget noe om noen som skal karre til seg alt.

Julefeiring på vegkontoret



Text og foto: Bjarne Langseth

I tråd med god gammel juleskikk på vegkontoret ble det arrangert juletefest 2. januar. Mange små og store hadde funnet vegen til vegkontorets kantine denne ettermiddagen. Noen for å kose seg med kaffe og kaker — de fleste for å leke, synge og selvfølgelig for å få julegave fra julenissen personlig. Han kommer hver år med scooter fra nordpolen (dispensasjon?). Asle Persen var i år «lekeleder», med ballonger, appelsiner og stoler som våpen. Willy Hansen er på slike tilstelninger den selvskrevne kapellmester med sitt enmannsorkester.



Maiken var aftenens dronning på juletefesten og kunne derfor tillate seg å danse på bordet.

— Men se hvem som kommer der...



...det er jo julenissen, som synger med sin hese røst og deler ut gaver i vest og øst.

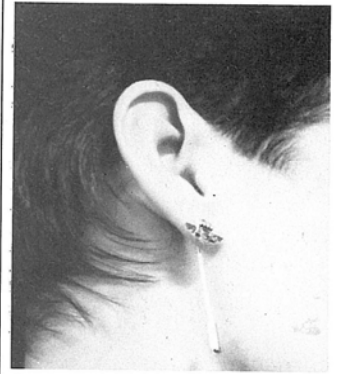


Willy Hansen er alltid blid og fornøyd når han får underholde med sitt enmannsorkester. Han spiller alle de kjente julesangene og unner seg ikke en pause gjennom hele festen.

«Kråka» i øret



Bjarne Langseth



Statens vegvesen sitt emblem, også kalt «kråka», har alle ansatte nå fått som jakkemerke. Det vil si: de fleste tror vel denne julegaven bare kan brukes som jakkemerke. At det også kunne brukes på slippet oppdaget vi raskt — men i øret? Joda, det går an.

På vegkontoret ble denne muligheiten demonstrert av en kvinnelig ansatt med hull i øret.

Et problem øynes likevel med øvevarianten. Den lange nåla vil nok gjøre det svært fristende for ledelsen og holde de ansatte i ørene — og det er jo som kjent ikke særlig populært. Derfor, kjære vegdirektør; kunne du tenke deg å medvirke til at vi fikk en spesialkonstruert ørepyrd som etatsmerke? Det tar seg jo pent ut, ikke sant? Vi trenger jo julegave til neste år også.

Vi håper du hører på det øret. I «langtidsplanen for julegaver» kunne du jo også føre opp nesering med «kråke».

Dyrere å kjøre med ferje

Fra 1. januar 1987 ble det innført nye ferjetakster. De nye takstene betyr at det i gjennomsnitt er blitt 8,75 prosent dyrere å kjøre med ferje. De gruppene hvor prisen er økt med 8,75 prosent, er for passasjerer, motorsyklist, ekstratur- og månedskortreisende. For lette kjøretøyer, det vil si kjøretøy til og med fem meter, er økningen 8,5 prosent. Førere av tunge kjøretøy, det vil si kjøretøy over fem meter, har fra nyttår fått en prisøkning på 10 prosent.