

C



REFLEXEN

BEDRIFTSAVIS FOR
STATENS VEGVESEN
FINNMARK

NR. 4 - 1989
8. ÅRG.

Bro, bro bilde...



Side 4-5

**Utenlandske
turistbusser
i fokus**

Side 6

**Nytenkning innen
trafikksikkerhet**

Side 12

**Jubileums-
reportasjer**



Side 8-9 og side 16-17

**Trafikksikkerhets-
håndboka**

Side 14



REFLEXEN

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Finnmark

Redaktør:
Fred Olav Guthu

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

Opplag:
1500 eksemplarer

Trykk:
Finnmarken, Vadsø

INNHOLD :

Leder	3
Bro, bro bilde	4 - 5
Utenlandske turistbusser - en fare på finnmarksvegene	6
Fylkets fineste rundkjøring åpnet	7
Jubileumsutstilling med sus	8 - 9
Gamle minner	10 - 11
Trafikksikkerhetsarbeidet trenger nytenkning	12 - 13
Finnmark fylkes trafikksikkerhetsvalg	13
Trafikksikkerhetshåndboka	14
Ungdom og trafikk på Nordkalotten	15
Et samfunnganglig arbeid i 125 år	16 - 17
Humørfylt vegarbeider takker av	18
Hyggelig pensjonistfest i Lakselv	19
Brøytesjåføren	19



Bedriftskulturen – en styrke hos Statens Vegvesen

Nå er stillheten i ferd med å senke seg over anleggsarbeid og kontorpulter. Kun vedlikeholdet har travle dager. Mærketidlyset gir rom for ettertanke foran julehøytid og nyttårsgleder.

Finnmarkssamfunnet er ute i en alvorlig krise og folk preges av mismot. Det er lite positivt å skrive om synes det og klagesangene er mange.

Denne stemningen råder ikke grunnen i Statens vegvesen Finnmark. Selvom årets og neste års vegbudsjetter fører til lavere virksomhet er det heller vilje til omstilling og tilpassning til den endrete situasjonen som har preget året som nå ebber ut. Maskinavdelingen er et godt eksempel på dette, og vi mener de har klart å snu en negativ trend og skape et positivt bilde av seg selv innen etaten.

I nedgangstider er det viktig å styrke stillingen, også på det psykologiske plan. Finne momenter som styrker selvfølelsen og som motiverer til å ta fatt på utfordringene. Og de finnes.

Vi tror jubileumsfeiringen har vært et slikt moment for mange. For andre gir deltakelse i bedriftsidretten eller andre bedriftstilbud samme motivering. Aktivitetene bidrar til å sveise oss sammen. De som har vært med på å organisere disse aktivitetene i dette året skal ha all ære av innsatsen. Omtrent slik formulerte driftsjef Magne Skjånes seg på vegfesten i november – og han har rett! En sterk bedriftskultur gjør Statens vegvesen Finnmark godt rustet til å møte 90-årene.

En riktig god jul og et godt nytt år til alle vegvesenfolk og andre lesere av Reflexen.

FOG

Bro, bro bilde...

Et menneske balanserer utover kablene fra toppen av Kvalsundbrua, 120 meter over havflaten. Hvordan oppfatter du situasjonen?

Slapp av – denne gangen er det amerikaneren Adnan Quadeer, arkitektstudent og fotograf, som er på jobb.



Innen året er omme vil Adnan Quadeer (30) ha festet de fleste større hengebruene rundt om i verden til filmrullen. Det som begynte ved en tilfeldighet har vokst til en ide om å anskueliggjøre hengebruene på en ny måte. Neste år vil han gi ut en bok i USA med fotos fra verdens største hengebruene og deriblant befinner Kvalsundbrua i Finnmark seg.

Bakgrunn

Quadeer kom for ti år siden fra Pakistan til USA for å bli arkitekt. I løpet av studietiden leverte han en prosjektoppgave som besto av foto-dokumentasjon fra en hengebru. Denne gjorde

han fra toppen av brua. Dermed var han hektet, og det ble flere bruene som falt for fotolinsene. Til å begynne med var det spenningen og den faglige utfordringen som drev ham. Han ville lære hvordan en best kunne gjøre billedstudier av hengebruene. Men etter hvert begynte tankene om en fotobok å ta form.

I løpet av to år har han «besteg» og foreviget de 12 lengste hengebruene i hjemlandet, San Francisco-Oakland Bay Bridge og Golden Gate for å nevne to kjente.

I sommer la han ut på sin verdens-turne for å fotografere de største hengebruene i Europa, Asia og Sør-Amerika, tilsammen 14 bruene.

Monumenter

– Jeg ønsker å få fram sider ved bruene som ingeniørene ikke ser. Teknisk orienterte bøker fanger ikke inn skjønnheten og symbolikken. Hengebruene er mer enn stål- og betongkonstruksjoner som forbinder to land-punkter – de symboliserer forbindelser og kommunikasjon – som et par arm i arm nedover gaten.

Quadeer er ute etter å vise bruene som monumentale skulpturer der hver bru framstår med sin egenart gjennom konstruksjonen, materialene, farger, skygger og beliggenheten i landskapet. Omgivelsene formidler også inntrykk som forsterker bildet av bruens



Steinar Nilsen som arbeider med vedlikeholdet på Kvalsundbrua hjelper til med sikkerhetsutstyret.

struksjonen samtidig som de forteller noe om kulturen og menneskene på stedet.

Adnan ser detaljrikdommen på et bruannlegg, og knipser hektisk med de tre fotoapparatene. Selv på tvillingbruene Skjomen og Kvalsund finner han forskjeller: Kabelfestene på Kvalsundbrua er anderledes – viktig å få med. Etter en tids samvær med Adnan er en bru ikke lenger bare en bru.

Balansekunstner

– Hengebruene gjør seg best fra store høyder, påstår Quadeer. Det er herfra jeg kan formidle det storslåtte og ukjente, finne de interessante vinklene og komponere bruens egenart. Arbeids-plassen er med andre ord toppen av brutårene med spaserutene ut på de svaiende kablene. Den eneste sikkerhetsanordningen han bruker er en line festet rundt livet og i kablene.



– Jeg har aldri vært redd oppe i høyden, men føler alltid spenningen. Du kommer brua nærmere inn på livet ute på kablene: kjenner bevegelsen,

vibreringen fra trafikken og svaien hvis det er vind. Hver bru har sine lyder – det er sjel i stålet og betongen.

Det høres ut som poesi og vi tror ham så gjerne, der han ligger langflat 20 meter ut fra tårnet på Kvalsundbrua og fokuserer ned på brudekket og havet 120 meter under. Dette er likevel bare blåbær mot verdens største hengebru, Humber Bridge i England, der Quadeer balanserte 210 meter over trafikken.

Brobesatt

Et nøye planlagt program med stopp et par dager på hver bru, overlot lite til tilfeldighetene. Før han kom til Norge hadde Adnan «besteg» buer i Spania, Portugal og Storbritannia, deriblant verdens største hengebru, Hum-

Utenlandske turistbusser – en fare på finnmarksvegene

– **V**i venter på katastrofen, sier stasjonssjef Erik A. Krane ved biltilsynet i Hammerfest. Katastrofen han sikter til er ulykker med turistbusser fra kontinentet. Bruddene på de internasjonale kjøre- og hviletidsbestemmelsene (AETR-reglene) som gjelder for utenlandske busser i Norge er for mange. Med økt internasjonal busstrafikk i fylket har biltilsynet i Finnmark trappet opp kontrollen.

Nordkapp er et av de store reisemålene for turbussene fra kontinentet. I sommer besøkte hele 2000 turistbusser Hammerfest og Nordkapp, en økning på ca 25 % fra i fjor. Tyske busser og turister er i flertall og etter midnattsolbesøk på Nordkappplatået bærer det tilbake til utgangspunktet. En hektisk og lang reise for lite, vil noen si. Det er imidlertid ikke det som har fått biltilsynet i Finnmark til å reagere.

– Det som bekymrer oss er at turoperatørene legger et så tett kjøreprogram at reglene for kjøre- og hviletid for sjåførene må brytes. Når dette skjer utgjør disse turistbussene en regelrett trafikkfare. Trøtete og slitne sjåfører er ikke topp konsentrert og oppmerksomme, og de setter både passasjerer og andre trafikanter i fare.

Stikkprøver i fjor

Forrige sommer foretok biltilsynet i Finnmark stikkprøvekontroller for å sjekke om de internasjonale reglene for kjøre- og hviletid som gjelder for utenlandske busser i Norge ble overholdt. Resultatet ble karakterisert som alarmerende – mellom 20 og 25 % brøt reglene. Av reiserutene framgikk det at enkelte busser kjørte inntil 36 timer non-stop program. Siste etappe før Nordkapp startet gjerne om morgenen i Finland, derfra nordover til Nordkapp og midnattsolbesøk. Så til Hammerfest, Alta og sørover med første overnatting ut på ettermiddagen neste dag i Finland.

– Dette ville vi ikke sitte rolig å se på, sier Krane. Når i tillegg flere av de kontrollerte sjåførene viste seg å være påvirket av alkohol, bestemte vi oss for å intensivere kontrollen denne sommeren.

Ikke oppløftende

– Med bakgrunn i fjorårets kontroller

og med tidlig start på kontrollene i år, håpet vi å se resultater i form av færre brudd på bestemmelsene. Slike ting ryktes fort. Konsekvensene ved å bryte regelverket kan være bøter, men det som svir mest er når bussen blir holdt tilbake. Dette skaper problemer med overnatting, økte kostnader og forsinkelser for turistene. Slike episoder er selvsagt ikke god PR for en turoperatør.

Biltilsynet kontrollerte i sommer 180 busser som er ca 10 % av turistbusstrafikken i området.

– Av disse registrerte vi brudd på bestemmelsene i 69 tilfeller, opplyser Krane. 15 av bussene ble holdt igjen i hele 10 timer, mens 40 busser ble stående i kortere perioder for å oppfylle kravet til minst 10 timers hvile for sjåføren. Ellers var det flere regelbrudd i forbindelse med bruk av ferdsskrivere.

– Men det er kun i to tilfeller vi har funnet forholdene så graverende at vi har utferdiget bøter, fortsetter Krane. Disse lød på 4000,- kroner hver. – Det kan se ut til at forholdene har bedret seg og at kontrollene har hatt den preventive virkningen vi håpet på. Vi har bl. a. erfart at sjåfører og turoperatører som er blitt tatt i år, har endret ruteopplegget for å holde seg innenfor kjøre- og hvilerreglene. Det har også vært en nedgang i de mest graverende tilfellene.

Prioritering

Krane er imidlertid ikke tilfreds, og mener at det også i år er registrert for mange brudd på bestemmelsene totalt sett. – Det kan se ut som om «jungeltelegrafene» går når vi har hyppige kontroller. Men så snart kontrollene er slutt, florerer lovbruddene igjen. Det er derfor mulig vi må legge opp kon-



Stasjonssjef Erik A. Krane studerer myndighetsskrivere fra den utenlandske turistbussen. TV-teamet fra NRK som fulgte denne kontrollen zoomer inn situasjonen.

trollene anderledes til neste år.

Sikkert er det at Krane lover fortsatt prioritering av denne saken i «krigen» med de utenlandske turistbussene. Biltilsynet registrerte flere nestenulykker med turistbusser også denne sommeren, og en slik katastrofe vil de sette mye inn på å unngå.

Miljøproblem

Et nytt problem har dukket opp i kjølevannet av den økte turistbusstrafikken. Noen vil si at økt turisme bare fører dritt med seg, og det er nettopp det som bokstavelig talt har skjedd! Turistbusstrafikken er blitt et miljøproblem langs veien. Så godt som samtlige busser har toaletter med tilhørende septiktanker, men hvor skal de tømmes? Etter det vi kjenner til er det få eller ingen bensin- eller servicestasjon i Finnmark der dette kan skje! Det bedrøvelige resultatet blir at tømmingen skjer i naturen.

– Her bør Statens vegvesen og kommunene samarbeide for å framskaffe slike typer servicetilbud, påpeker Krane, som gjør oppmerksom på at tilgrisingen bare vil øke.

Fylkeshovedstaden har nå fått sin første rundkjøring og dermed tegnet på at Vadsø også er en by. Rundkjøringen ble åpnet av ordfører Åge Noren under en enkel markering den 15.

november. Han fikk æren av å være den første trafikkanten i rundkjøringen og besto prøven uten problemer.

Fylkets flotteste rundkjøring åpnet!



Flott arbeid

– Anlegget har til nå kostet 2,7 millioner kroner, men det gjenstår arbeid for 200.000 før anlegget er fullført, opplyser anleggsleder Bjarne Gaski. I tillegg har belysningsanlegget i rundkjøringen og tilstøtende riksvegområde kostet 0,7 millioner.

Til våren skal det legges asfaltdekke, fortau med gang- og sykkelsti fullføres samt at området skal beplanteres og sås til. Etter dette kan Vadsø smykke seg med Finnmarks flotteste rundkjøring. – Arbeidene kom igang seinere enn planlagt, men alle på anlegget har gjort en stor ekstrainsats for å få ferdig rundkjøringen før snøen kom. Og det var godt «timet», for på åpningsdagen kom vinteren for alvor.

Fornøyd ordfører

Ordfører Åge Noren uttrykte stor glede over at Statens vegvesen la ned såpass stor innsats for å bedre trafikkmiljøet i Vadsø. Med rundkjøringen var en viktig brikke på plass.

Han takket anleggsfolkene for godt utført arbeid og bemerket utsmykkingen på baksiden av murveggen mot byen. Området burde kunne utnyttet til å skape et miljø sammen med et fremtidig kulturhus.

Bedre trafikkmiljø

Den nye rundkjøringen går inn som en del av planene for en enklere trafikkavvikling i Vadsø sentrum. I fjor avsluttet vegvesenet arbeidene med riksvegen mot dampskipskaia. Resultatet er et oversiktlig område med gode parkeringsmuligheter. Neste prosjekt er utbedring av fortauet i Havnegata som er hovedferdselsåren vestover. På litt lengre sikt arbeider planavdelingen med en gang- og sykkelsti mellom Vadsø og Kiby – en yndet spasertur for mange trimmere. Sammen med gang- og sykkelsti i Kariel og omlegging av riksvegen gjennom Vestre Jakobselv vil trafikkmiljøet i Vadsø komme om noen år være både triveligere og tryggere.

Informasjon

Klok av skade, heter det jo, hadde biltilsynet laget en lettfattelig informasjonsbrosjyre med trafikk tips til publikum. Denne ble sendt ut til alle husstander i kommunen og lagt ut på spesielle steder i omlandet. Tilbakemeldingen har vært positiv så det er tydelig at den har blitt studert før turen til sentrum startet.

På åpningsdagen var både biltilsynet og politiet på plass for å bistå billistene med veiledning om hvordan de skulle kjøre i rundkjøringen. Den representerte noe nytt i trafikkbildet i byen.

– Kjøringen gikk stort sett greit med fin flyt i trafikken, sier avd. ing. Lars Sagen ved biltilsynsstasjonen i Vadsø. – Enkelte stoppet opp og var usikre på hva de skulle gjøre mens riktig bruk av blinklys tydeligvis var et problem for flere. Det er lett å overse informasjonsbehovet hos publikum når nye elementer kommer inn i trafikkbildet, men i dette tilfellet har vi gjort en brukbar jobb, mener han.

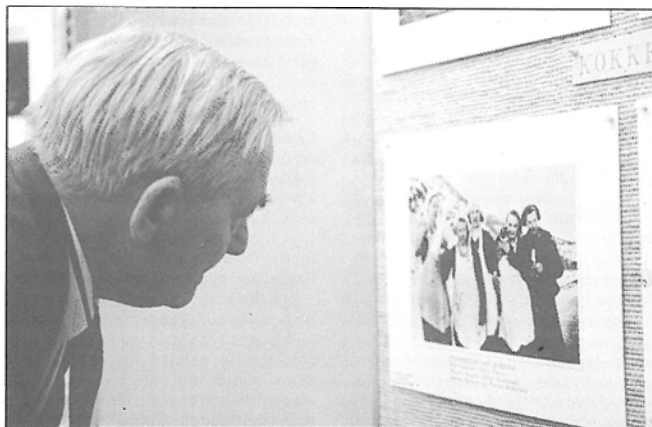
Jubileumsutstilling med sus

«Ja, dette husker jeg», «Der er bestefar!», eller: «Her skal du se: Slik gjorde vi det». Et lite knippe av uttalelser fra besøkende på vegvesenets 125-års jubileumsutstilling i høst. – Mer enn 1300 interesserte publikummere

har vært innom utstillingen. Responsen har vært større enn vi turde håpe på noe som gir en god følelse for oss som laget utstillingen, forteller komiteleder Torbjørn Pedersen.



Han kan ennå svinge feiselen, 84-årige Hjalmar Mathisen. Vegsjef Geir Johnsen assisterer som «borsnuar».



«En av kokkene her er det noe kjent ved».

Historisk sus må man si det var over vegvesenets jubileumsutstilling som i høst har vandret rundt i Finnmark. Utstillingen har bestått av rundt 100 fotografier fra «Gottfred Karlsens fotosamling» som viser vegarbeiderens daglige dont på veganlegg, i veglikeholdet, maskinarbeid og livet i brakka. Fotorafiene presenterte pionertiden fra århundreskiftet til 1945.

Vegvesenet i Finnmark tar vare på sin historie – ikke bare i form av fotografier. Entusiaster har i noen år nå forsøkt å spore opp gamle arbeidsredskaper og verktøy fra utedriften. En møysommelig oppgave for meste-parten er selvsagt kastet, men noe er hentet fram fra lagre, sjåer og loft. Ei gammel esse, en trillebår med tilhørende håndredskap samt oppsynsmannens håndtralle fra 30-årene frambrakte nok mange minner hos vetera-



nene som besøkte utstillingen. Utstyret imponerer ikke, men vegarbeid var jo stort sett ensbetydende med handkraft før maskinene kom for fullt etter krigen.

Vegvesenet har vært heldig og fått tilbake en av de første bulldozerne som var i statens tjeneste. Dette er en Caterpillar fra 1934 og den er fortsatt i kjørbær stand. Blant de yngre besøkende var nok denne det mest interessante sammen med anleggsbrakken fra samme tid.

Det er en gruppe ansatte ved vegkontoret som har hatt ansvaret for jubileumsutstillingen med entusiastisk hjelp fra flere pensjonister. Mye tid og ressurser ble lagt ned i utstillingen og resultatet mener vi ble et levende snitt av vegvesenets historie i Finnmark, og den betydning vegetaten har hatt for utviklingen av et moderne fylke.



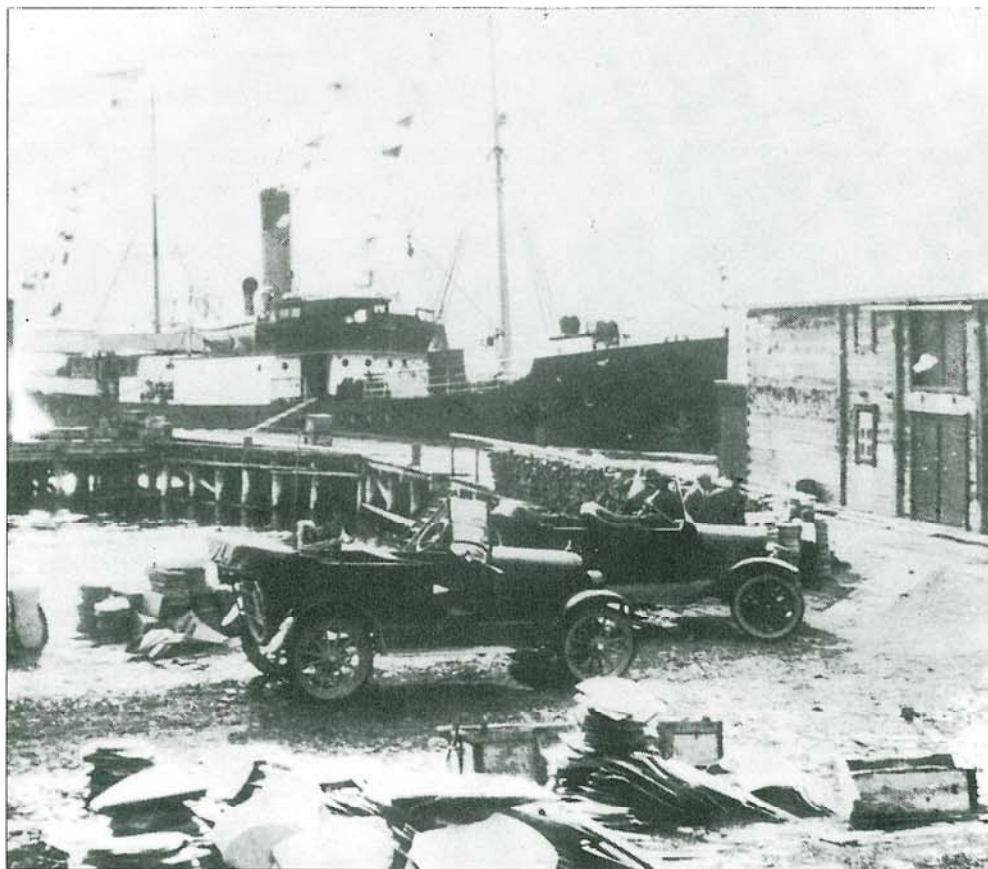
Gamle minner



STATENS
VEGVESEN
125 ÅR
- for bedre transport

Da bilen kom til Alta

Et utdrag av Arnold Jansen's artikkel i Altaboka 1986.



Alta to første biler framført ved båtanløp i Bossekop, 1923. Det var vanlig å tilby sine tjenester ved slike anledninger. Bildet tilhører Alta Museum. Foto: Kleppe.

Den første bilen

Det var en stor hendelse i Altas moderne historie da det en juledag 1919 fra «Ilgodsruta» i Bukta ble heist på land en blå automobil, som skulle bli det første motorkjøretøy på Altas veier.

På den første turen fulgte bilens eier handelsmann Sigvard Lyng med, og bak rattet satt den nyutdannede sjåføren Nikolai Thomassen. Det berettes

at den nye bilen vakte meget stor forundring både hos mennesker og dyr der den larmende dro fram gjennom Bukta og Elvebakken til det som skulle bli dens faste stasjon ved Lyng-gården. Automobilens var av merket Studebaker, hadde seter for syv personer og var utrustet med en 25 hk eksplosjonsmotor og ytte en maksimal fart av 70 km i timen «på flad vei» som det stod i papirene.

Det er ingen overdrivelse å si at den første bilen fikk en blandet mottakelse i Alta. De mest skeptiske undret seg over hva denne farkosten skulle brukes til på Altas humpete og ustelte veier. Det fantes da behageligere måter å reise på. Altas mange hesteskystasjoner med kvikke hester og mykt fjærende gigger var et langt bedre alternativ, mente mange. Til de negative hørte også bygdas mange hesteeiere.

Gamle minner



STATENS
VEGVESEN
125 ÅR
- for bedre transport

Noen av dem så på bilen som en konkurrent til skysoppdrag, men de fleste var først og fremst engstelige for den skade hesten kunne pådra seg ved å bli skremt av dette monstret på veiene. En sint hesteeier klaget i avisen over tilstanden som bilen hadde skapt på veiene, og sluttet med budskapet: «Gud skapte hesten til menneskers nytte, og djevelen oppfant automobilens til menneskers fordervelse.»

Men det var også mange som hilste den nye bilen velkommen og mente at den hadde ei framtid i Alta. Man visste jo at bilen hadde holdt sitt inntog lengre sør i landet. Der var det blitt opprettet bilruter, og lastebilen holdt på å overta varetransporten. Hvorfor skulle ikke dette også kunne skje i Alta?

Men bilalderen fikk en treg start i Alta. Av ren nysgjerrighet tok man seg en kjøretur i helgene og ved spesielle anledninger, men ellers ble bilen stående mye i garasjen. Embetsmenn og andre potensielle brukere holdt seg helst til de vanlige hesteskyskarene som ydet service fra dør til dør, noe man ikke kunne forvente av bilen. De ofte forekommende driftsforstyrrelsene bidro heller ikke til å gjøre bilen populær.

Lørdager og søndager, ved båtanløp og tilstelninger, var bilen travlest i bruk. Ungdommer spleiset på turer til og fra fester, og de mange rekruttene på Altagård var også flinke til å leie bilen når de hadde permisjon. Ved båtanløp brukte bilen være på plass ved kaia. Kanskje ble det kjøring av handelsreisende eller turister som skulle til hotellet eller ville se Alta mens båten lå ved kai. Å kjøre brudepar til kirken ble tidlig et populært oppdrag.

Bilhold og bilbruk

Bilførerne lærte seg å reparere og vedlikeholde bilene sine selv, og med primitivt verktøy og instruksjonsboka kunne de klare de fleste reparasjoner. Som siste utvei fikk man ty til smeden i bygda. Noe fast bilverksted hadde man ikke i Alta før i 1932.

De vanligste driftsforstyrrelsene på de gamle bilene var startvanskeligheter, som i handsveivens tid lokket fram mange eder og forbannelser. Kjøretekniske kunnskaper ervervet man seg gjennom egne erfaringer, bruk av fan-tasi, eller ved å lære av hverandre.

Kjent er historien om hvordan man hugget ned bjørketrær og hengte etter bilen når man skulle ned Gargialia for å spare på bremsene. Men en dag kunne en av sjåførene fortelle at nå var problemet løst: Han hadde kjørt nedover lia på gear og ikke brukt bremse-ner i det hele tatt.

Den tungvinte bensinhandteringen var et annet problem for bilførerne i 1920-årene. Det fantes ingen bensinstasjoner, og man måtte bestille bensinen på hele fat, levert med godsbat til Alta. Når bensinen ankom, lot man enten fatene ligge nede ved kaia, eller man lastet dem på bagasjebæreren og fraktet dem hjem (eller plasserte dem på en strategisk plass der de var lett tilgjengelige når tanker eller kanner skulle fylles).

Sjåføropplæringen

De fleste av sjåførene før 1923 hadde sertifikatene sine fra Tromsø sjåførs-kole, men noen hadde fått opplæring lenger sør i landet under opphold der. Det var mulig å avlegge førerprøve i Finnmark allerede i 1916 da Vadso politikammer fikk sin bilsakkyndige, men problemet var at det ikke fantes noen øvingsbil på stedet den tida. Sett på bakgrunn av dette er det bemerkelsesverdige at Vest-Finnmark Politikam-

mer fikk sin bilsakkyndige først i 1923, og dermed ble istand til å utstede førerkort.

Våren 1923 startet Arnt Nilsen sjåførs-kole i Hammerfest, og han utdannet i løpet av sommeren 20 elever som alle klarte prøven og fikk sine sertifikater. I Nilsens sjåførkull det året var det Paul Tangen som fikk førerkort nr. 1 i Vest-Finnmark Politikammers førerkortregister. På ettersommeren 1923 fikk også Alta sin første kjøreskole med Y-1 som øvingsbil og Wase-lie Bolatoff som lærer. Sjåførutdannelsen i Alta ble etter 1923 fordelt på flere sjåførlærere. Til fastsatt tid for prøve ankom bilsakkyndige til Alta og eksaminerte elevene. Etter at de var godkjent, måtte de sende fotografi og edruelighetserklæring til Politikammeret. Etter lang tids venting fikk de så sitt sertifikat.

Går man gjennom førerkortregisteret fra 1920-årene, blir man slått av hvor få kvinner det var som avla førerprøven i Vest-Finnmark Politidistrikt. Den som var først ute var Margarethe Nissen, Hammerfest, som avla førerprøven i 1923. Fram til 1927 var det bare tre kvinner som fikk utstedt førerkort.

Ved sjåføropplæringen i 1920-årene og et stykke inn i 30-årene ble det lagt stor vekt på innsikt i bilens maskineri og mindre vekt på kjøreteknikk, regler og bestemmelser. Sjåførskolene hadde ingen lærebok til sine elever, så all undervisning måtte være praktiske øvelser med muntlige forklaringer til. At kjøreteknikk ble viet så liten oppmerksomhet, må sees på bakgrunn av hvor liten biltrafikken egentlig var på veien dengang.

Bilsakkyndige

Fram til 1927 var det ingen offentlig kontroll av bilens kjørestilstand, men etter at stillingen som Statens Bilsakkyndige ble opprettet det året, ble det kontinuerlige kontroller av bilene.

Som bilsakkyndig i Finnmark ble Charles Wilsgård tilsatt. Han hadde sitt sete i Øst-Finnmark, og var den første tida virksomt bare i bilsesongen. I tillegg til at han hadde bilkontroller, fungerte Wilsgård også som eksaminator ved avleggelse av førerprøven, og han ble i mange år oppfattet som en «gud Fader» blant bileiere i Finnmark. Med Statens Bilsakkyndige kan man si at bilalderen kom inn i en orden tilværelse.



Y-9 på vei mot Gargia. Bilen var av merket Willy Overland og tilhørte Paul Heitmann, Bossekop.

Bildet tilhører Alta Museum.

Trafikksikkerhetsarbeidet trenger nytenkning!

– **M**otorisert adferd omfatter langt mer enn transport: Motorkjøretøyer anvendes i stor grad som leketøy. Motorstyrke, avansert teknikk og design blir mål i seg selv. En rent trafikal sektor-

tenkning begrenser derfor ideskapningen i trafikksikkerhetsarbeidet. Ungdommens motormiljøer må trekkes aktivt inn.

Forsker Dagfinn Moe fra SINTEF i Trondheim uttrykte seg klart om hva han mener bør skje med trafikksikkerhetsarbeidet framover. Moe var hovedinnleder på et seminar om «Ungdom og trafikk» som Finnmark fylkes trafikksikkerhetsutvalg arrangerte 30. november i år.

Bilens betydning endret

– De som arbeider innenfor trafikksikkerheten har lenge oversett de sosiale og kulturelle faktorene ved bilbruk. Og nettopp den trafikale sektortenkningen er i denne sammenhengen begrensende for ideskapningen, hevdet Dagfinn Moe.

– Bilen er ikke lenger bare et middel til effektiv transport; den har også i seg selv noe mange har funnet interesse i av mange grunner. Det har over alt vokst fram interessegrupper med tilknytninger til motorisert adferd, så som kjøreglede, kjøretøyers konstruksjon og virkemåte, design, motorsport, -klubber, -miljøer, ja til og med som kunstart. Bil og mc er blitt en kultur.

– I trafikken ser vi dette ved at bilen delvis er et leketøy og der vegen er en arena hvor vi får utløsning for private og sosiale behov. Terskelen for hva som er dristig, spennende og farlig er høy og marginene små. Ungdomskulturen er nøye forbundet til bilen eller mc'n og bedre økonomi i tenårene gjør at det blir stadig flere yngre førere. En konsekvens av denne utviklingen finner vi i det adferds- og ulykkesmønstret vi observerer i trafikken.

Selvregulerende aktivitet?

Moe mener en i dag kan se på bilkjøring som en «selvregulerende aktivitet», der førerens forgåttbefinnende og bilbehandling preger tankesettet mer enn lovens bokstav og tanke for andre. Frihetsgraden synes til tider stor.

Den mest uskyldige form for «råkjøring» er fartssonen mellom fartsgrenseskiltet og førerkortgrensen. – Verre blir det hvis vegen sees på som en

arena hvor andre ønsker enn transport skal tilfredsstilles, og den enkelte persons psyke skal finne måter å kompensere eller dyrke sitt ego på. Da går tankene lett til russisk rulett og andre selvmordsspill, sa Moe.

Framtidens fører-rolle

– Koster friheten og kjøregleden oss for mye? Bør frihetsgraden reduseres, ikke med politi og trusler om straff, men med avansert teknologi, spurte Moe, og la til at dette var science, men neppe fiction. For dette eventuelt blir en realitet, må det utvikles en filosofi eller ideologi om hva motorisert adferd er, bilens rolle som transportmiddel og dens andre roller, og hvilke egenskaper vi ønsker av framtidens bilførere. Moe trakk her fram to motstridende roller der den ene ble beskrevet som egosentrisk, aggressiv og spekulativ i forhold til en førerrolle som er mer sosialt orientert hvor medmennesklighet er et framtrekkende trekk. Han trodde at kanskje kvinnene kunne være med på å rive ned holdningene til kjøredyktighet som idag voktes av aggressive mannlige førere.

Hvordan oppstår ulykker?

Forholdet menneske, kjøretøy og veg er faktorene man diskuterer i teoriene om trafikkuulykker. I innlegget trakk forsker Dagfinn Moe fram tre sentrale momenter som kan føre til menneskelige feilhandling, enten den er forårsaket av ytre omstendigheter, indre menneskelige forhold eller et samspill mellom disse.

Overbelastning kan være en forklaring til feilhandling. Det siktes her til at føreren har en begrenset kapasitet rent fysisk eller psykisk (syn, hørsel, våkenhetsgrad, oppmerksomhet, rusmidler). Denne kapasiteten kan variere over tid, men det vesentlige er at føreren hele tiden er på høyde med og kan møte den trafikale situasjonen.

Det andre momentet er beslutningsfeil. Her er det snakk om den grunnleggende forståelsen føreren har, og

som farger avgjørelsene som tas både på kort og lang sikt - holdninger i trafikken. Framkommelighet, hjelpsomhet, risikoopplevelse, forutsenhet er faktorer av betydning for kvaliteten på beslutningene.

Når det er feller føreren går i, viste Moe til forhold ved vegmiljøet og kjøretøyet. Særlig påpekte han kjøretøyet konstruksjon og virkemåte. Dagens bilmodeller med avansert teknologi kan lett forsterke illusjonen av selvkontroll. «Fellen» en går i er tilliten til teknologien som hevder at bilene er mer trafikksikre. Dette gjør mange flere risikoblind og de gjør de samme feilhandlingene gang på gang.

Trafikksikkerhetsbegrepet

Moe stilte seg kritisk til den tradisjonelle oppfattelsen av trafikksikkerhetsbegrepet der alle som dyrker motor- og kjøretøyaktiviteter på andre premisser enn transport blir holdt utenfor.

– Et moderne og mer framtidsrettet trafikksikkerhetsarbeid må utvide trafikksikkerhetsbegrepet til også å gjelde disse miljøene. Ungdom er tiltrukket av fartsfylte aktiviteter og motormiljøene representerer en ressurs i kampen mot uvetting kjøring, mente han. Det må være et mål å styrke dette slik at aktivitetene kan foregå på riktig sted til riktig tid.

Han trakk her fram baneanlegg som foruten å ville gi ungdom tidligere kontakt med førerrollen og respekt for krefter, også kunne dekke andre aktiviteter fra refleksdemonstrasjoner til motorsport. Et annet viktig tiltak Moe så i det framtidige trafikksikkerhetsarbeidet var utdanningssiden. Behovet for en mer langsiktig oppdrags- og utdanning til førerrollen er påkrevet. Kjøredyktighet er et vesentlig moment, men realisme via bedret risikoopplæring må fokuseres sterkere. Simulatorer kunne komplettere framtidens opplæring.

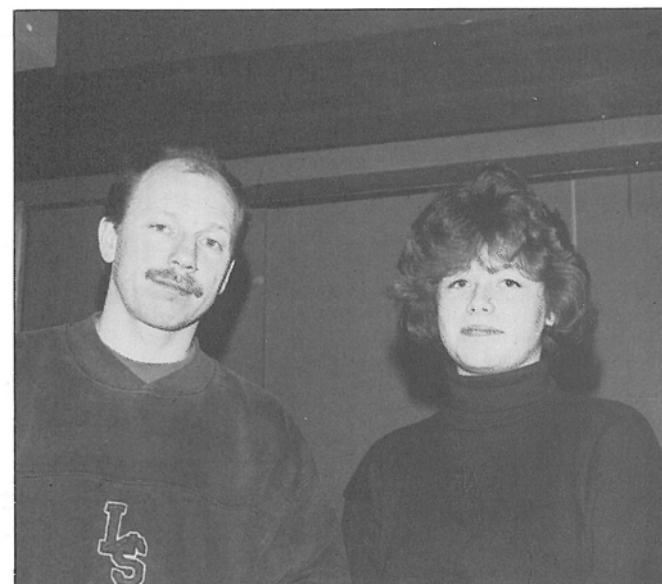
Moe hadde liten sans for det han kalte politiets krampeaksjoner. Politiet bør øke omfanget av overvåking og

kontroll av trafikantene, men i tillegg gi det en annen kvalitet som inneholder rollen som beskytter, korrigerer adferd og gi positiv stimulans. Her mente han allerede å se en positiv utvikling.

Framtidig mål

– Vi må diskutere de framtidige målene og innsatser for trafikksikkerhetsarbeidet i lys av en filosofi hvor materielle verdier ikke er dominerende, framholdt Moe avslutningsvis. – Større vekt må legges på i hvilken grad vi skal akseptere den risiko som oppstår ved at andre tilfredsstiller sine private behov i trafikksituasjonen. Diskusjonen om sosial akseptering, normer og verdier tilknyttet respekten for livet, bør tillegges like mye vekt som de juridiske og økonomiske aspektene.

I en slik tankegang vil momentene risiko, teknologi og medmenneskelighet danne rammen om lover, etikk, moral og dermed sees i et utvidet kulturelt perspektiv. Framtidens informasjonskampanjer vil i denne sammenheng få en utvidet terminologi å anvende når budskapet skal formidles til målgruppene.



Forsker Dagfinn Moe fra SINTEF og elevrådsrepresentant Lill Tove Pedersen fra Vadsø videregående skole diskuterer ungdom og trafikk.

Finnmark fylkes trafikksikkerhetsutvalg:

Nå er det tid for å søke nye veger og intensivere trafikksikkerhetsarbeidet

Dette var bakgrunnen for seminaret som FFTU avholdt i Vadsø 30. november. Foruten representantene i utvalget deltok trafikkseksjonen og biltilsynet fra Statens vegvesen, Trygg Trafikk, elevrepresentanter fra Vadsø videregående skole og Norsk Motorklubb - Vadsø.

Lederen for trafikksikkerhetsutvalget i fylket, Anne Karin Saus, innledet seminaret med å si at formålet var å sette søkelyset på ungdom og trafikkulykker. Utvalget følte nå behov for bakgrunn og innspill for å jobbe videre med problematikken og intensivere arbeidet.

Mange innspill

I diskusjonen som fulgte innleggene ble det påpekt flere tiltak for det videre trafikksikkerhetsarbeidet. Fra elevrådsrepresentantene ved Vadsø videregående skole ble det påpekt at en i informasjonsarbeidet i sterkere grad burde trekke inn trafikofrene og etterlatte. De mente også det var nødven-

dig med et mer forpliktende samarbeid mellom videregående skole og de organisasjonene som arbeidet for trafikksikkerhet. I dag glimret disse med sitt fravær. Det kom også forslag om å trekke inn de lokale avdelingene av Norsk Motorklubb i et samarbeid. FFTU burde vurdere støtte til opplegg i klubbens regi som gikk på trafikksikkerhet og holdningsskapende arbeid blant de yngre medlemmene i klubbmiljøet. Ellers ble foreldre og skole samt det å få innpass for trafikksikkerhetsarbeidet i andre organisasjoner nevnt som viktige brikker.

Støtte til trafikkalenderen

På det ordinære møtet til FFTU som



FFTU-lederen, Anne Karin Saus, fikk raskt fylt opp tavlen med gode forslag for trafikksikkerhetsarbeidet.

fulgte etter seminaret ble det vedtatt å støtte Stiftelsen Trafikk og Barn med 10.000,- kroner til Trafikkalenderaksjonen i Finnmark. Ellers behandlet møtet flere forslag til nedsett fartsgrænse på vegstrekninger i tettbygde områder. FFTU er høringsinnstans i slike saker.

«**T**rafikkulykkene kan reduseres med opptil 35 prosent dersom vi gjennomfører en rekke kjente trafikksikkerhetstiltak». Denne uerørbelige påstanden kommer fra hovedforfatteren av Trafikksikkerhetshåndboka, forsker Ru-

ne Elvik ved Transportøkonomisk institutt. Beregningene er gjort på grunnlag av opplysninger i håndboka, og vitner om et stort potensiale i arbeidet for bedre sikkerheten i trafikken.

Trafikksikkerhetshåndboka – en katekisme for trafikksikkerhetsarbeidet

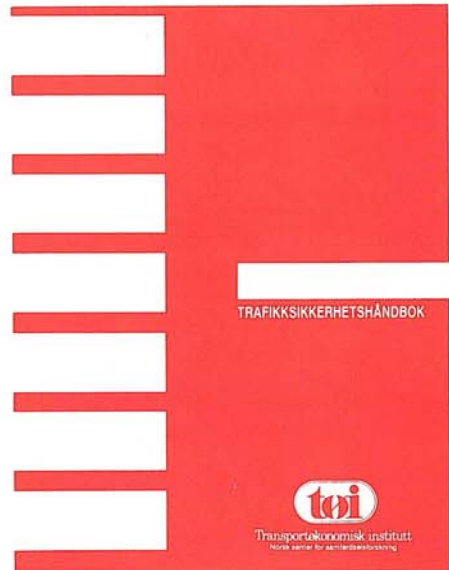
Hvert år blir omlag 400 mennesker drept i trafikken i Norge. Mer enn 10.000 blir skadet og ulykkene koster samfunnet minst 8 milliarder kroner årlig. Det er bred politisk enighet om at ulykkestallene i trafikken må ned. Hva kan gjøres? Hvilke tiltak virker best, og hvor mye vil de koste? Slike spørsmål får du svar på i den nye utgaven av Trafikksikkerhetshåndboka.

84 tiltak beskrevet

Trafikksikkerhetshåndboka fra Transportøkonomisk institutt foreligger nå i ny utgave. Boka er et oppslagsverk på hele 467 sider som oppsummerer nasjonal og internasjonal trafikksikkerhetsforskning fram til idag. I alt 84 konkrete sikkerhetstiltak blir gjennomgått og drøftet i boka, for eksempel bruk av ekstra stopplapp, piggedekk, ABS-bremser, bygging av rundkjøringer, automatisk trafikkontroll, vegbelysning osv. Med utgangspunkt i den forskningen som er gjort på de forskjellige områdene, vurderes også hvor stor effekt de enkelte tiltakene kan ha på ulykkene. Dette gjør den til et viktig oppslagsverk for alle som arbeider med trafikksikkerhet.

Hvorfor et oppslagsverk?

– Det er gjort mye forskning om hvorfor det skjer trafikkulykker og hva som kan gjøres for å unngå dem. Men mye av denne kunnskapen finnes bare i vanskelige rapporter og tidsskriftartikler som ikke er så lett tilgjengelig for dem som trenger den. Det er derfor fare for at mye



av det vi vet om trafikksikkerhet ikke blir brukt i praksis, sier Elvik.

Håndboka har som mål å dekke kunnskapsbehovet hos dem som ikke har anledning til å fordype seg i hundrevis av rapporter. Målgruppen er fagpersoner, politikere og andre spesielt interesserte. Den forteller likevel ikke hvilke tiltak vi bør satse på for å redusere ulykkene, bare hvilke tiltak vi kan velge mellom og hvordan de virker. Boka kan derfor ikke gi et fullstendig beslutningsgrunnlag og åpnes med et «Sesam-sesam».

30 liv spart

Bare 75 prosent av bilførerne og passasjerene i forsetet bruker bilbelte. Dette er mindre enn for ti år siden da bruk av bilbelte ble på-

budt. Den lave bruken koster årlig omkring 30 liv og 400 flere blir skadd i forhold til om alle hadde brukt bilbelte. Dessuten har bruk av bilbelter i forsetene høy nytte-kostnadsverdi, dvs. at pengeverdien av nytten her er hele 3-4 ganger så stor som pengeverdien av kostnadene.

Dette er et eksempel på hvilken informasjon håndboka inneholder. En versjonsordning for bilbelter, slik en del modeller har, kan øke bruken.

– Helst burde et slikt system tappe så mye strøm fra batteriet at det var flatt etter et par hundre meters kjøring, tillegger Elvik, og understreker dermed hvor viktig bruk av bilbelte er i trafikksikkerhetssammenheng.

Stort potensiale

Størst effekt ville det ha om alle respekterte fartsgrensene fullt ut. Dette ville gi en nedgang i ulykkene på omkring 10 prosent, hevdes det. En tilsvarende nedgang på 10 prosent ville en oppnå dersom en kunne eliminere all promillekjøring. Beregningene i boka viser også at en økning i bensinprisen på 25 prosent vil gi 7,5 prosent mindre trafikk og dermed anslagsvis 4-7 prosent færre ulykker.

Vegbelysning har også stor effekt på sikkerheten selv om dette er et kostbart tiltak. Dersom alle offentlige vegger fikk veglys, ville dette føre til en nedgang i ulykkene på omkring 3-5 prosent. Dersom alle kryss blir bygget om til rundkjøringer vil en kunne oppnå en total nedgang i ulykkene på omkring 0,9-1,5 prosent.

Dette viser hvilket ulykkesreducerende potensiale enkelte tiltak har, selv om tallene kun er anslagsvise. I praksis vil det være umulig å gjennomføre dem fullt ut.

Lover aktiv bruk

Den nye Trafikksikkerhetshåndboka ble presentert på seminaret til Finnmark fylkes trafikksikkerhetsutvalg i november. Biltilsynsjef Rolf Olsen overrakte boken på vegne av Statens vegvesen Finnmark til lederen for trafikksikkerhetsutvalget Anne Karin Saus med håp om flittig bruk. Saus bekreftet aktiv bruk av håndbokaboka for å få ned trafikkulykkene i Finnmark. Hun ville også ta initiativ til at hele utvalget fikk hvert sitt eksemplar boka.

Ungdom og trafikk på Nordkalotten:

Er svensk og finsk ungdom et hår bedre?

En undersøkelse som er foretatt blant ungdom på Nordkalotten konkluderer med stor grad av sammenfallende holdninger og oppførsel i trafikken. Det stikkes likevel ikke under

stolen at ungdom i Finnmark utmerker seg negativt på områder som bilbeltebruk, kjøring i alkoholpåvirket tilstand og ulykkeshyppighet.

Resultatene fra undersøkelsen ble lagt fram på FFTU-seminaret i Vadsø av overingeniør Asle Persen ved vegkontoret. Ansvar for undersøkelsen i Finnmark er det sekretæren i FFTU, Anne Henriksen, som har hatt. Hensikten med undersøkelsen har vært å sammenlikne ungdoms oppførsel og holdninger i trafikken på Nordkalotten.

Prosjektet baserer seg på noenlunde like undersøkelser i Finnmark, Troms, steder i Nord-Finland og i Nord-Sverige. Undersøkelsen er den første i sitt slag og resultat av et ønske om å utvikle samarbeidet på Nordkalotten når det gjelder trafikksikkerhet.

Hovedpunkter

Når det gjelder oppfatning av egen kjøreferdighet er svarene stort sett ens. Guttene mener de er minst som gjennomsnittet, og de anser seg bedre enn jentene. Jentene på sin side har ikke fullt så stor tiltro til egne kjøreferdigheter, men flertallet ser seg som sikrere bilførere enn guttene.

Finnmarksungdommene var den gruppen som var mest uenig i at førerkortet burde has på prøve i ett år, mens det var stor enighet om at førerkortaldere ikke burde senkes.

I Finland og Sverige, og særlig blant guttene, var det stor enighet om at fartsgrensene burde settes opp. De norske ungdommene var ikke videre innstilt på dette. Men det var stor grad av samstemmighet om at fartsgrensene heller ikke burde settes ned.

Finnmarksungdommen var den gruppen hvor flest hadde vært involvert i ulykker. Hele 40% i motsetning til en prosentandel på 25% for de andre gruppene.

Våre ungdommer var også de som syntet mest mot påbudet om bruk av bilbelte. Bare 35% mot fra 70% - 85% for de andre svarte at de alltid brukte bilbelte i forsetet. Dette på tross av



Overingeniør Asle Persen presenterte undersøkelsen om ungdom og trafikk på Nordkalotten.

at nærmere 100% av finnmarksungdommene mente at bilbelte beskyttet mot skader ved kollisjon.

Drikkevanene blant ungdom på Nordkalotten ser ut til å være noenlunde lik. Men når det gjaldt kjøring i alkoholpåvirket tilstand framkom store forskjeller. Over halvparten av guttene i finnmarksgruppen svarte at de hadde kjørt i alkoholpåvirket tilstand mens jentene lå rundt gjennomsnittet for de andre gruppene, 25%.

Peke ut innsatsområder

– Undersøkelsen hadde ikke som mål å forklare årsaksforhold til de ulikhetene som framkommer, forklarer Persen når vi spør hvorfor det er slik. – Men det er ikke usannsynlig at lavere oppdagelsesrisiko i Finnmark spiller inn på holdningene og oppførselen i trafikken. Dette har vi et visst belegg for å tro med bakgrunn i andre undersøkelser. Undersøkelsen gir oss derimot en pekepinn på hvilke områder vi bør rette innsatsen mot i det videre trafikksikkerhetsarbeidet, mener han.

Ulykkesituasjonen

Asle Persen ga også en kort orientering om ulykkesituasjonen i Finnmark fra 1979 og fram til idag. Han konstaterte at vi på slutten av 80-tallet er inne i en positiv utvikling med lavere antall skadde og drepte pr. år i trafikken enn i første halvdel. Tallene er imidlertid lave slik at små endringer raskt vil forandre bildet. Årsaken til at ulykkestallene har flatet ut og viser en mindre nedgang er uklar. Innen fagmiljøet heller en til forklaringer som går på at svekket privatøkonomi har ført til mindre bilkjøring. Trafikknedgang fører i sin tur til at ulykkesfrekvensen synker.

– Kampanjene som i de senere årene har vært rettet mot ungdom har gått inn i miljøet. Det er imidlertid vanskelig å måle direkte effekter av slike kampanjer, sier Asle Persen.

Fordelingen av ulykker på vegtyper viser en svak stigning på Ev 6 og riksvegene mens det har vært en stagnasjon å spore på fylkes- og kommunale vegger. Fordeles tallene på aldersgrupper, viser det seg at aldersgruppen 18 - 24 år er forholdsvis sterkt belastet, mens den største relative økningen er å finne i aldersgruppen over 45 år. På denne bakgrunnen vil det være riktig med fortsatt innsats overfor de yngre og uerfarne bilførerne.

Et samfunnsganglig arbeid i 125 år!

I høst har vegfolket i fylket satt hverandre i stevne. Vadsø, Kirkenes, Lakselv og Alta har vært åsted for en stilfull og enkel markering av vegetatens 125-års jubileum. Fornøyde

festdeltakere ga mange lovord og festkomiteen har all ære av innsatsen. Det er tydelig at slike arrangementer bidrar til å styrke samholdet og bedriftskulturen i etaten vår.



Toast-master Rolf Olsen framfører en hyllest til vegarbeid-eren.

Vellykket

Åpningen på festlighetene startet i Vadsø der over 100 festkleddede vegfolk og inviterte gjester fra fylkes- og statsadministrasjon, kommune, entreprenører og arbeidstakerorganisasjonene hadde samlet seg for å hylle 125-års jubelanten. Festarrangementene på de andre stedene hadde liknende oppslut-

ning, og spesielt hyggelig var det at såpass mange av vegveteranene hadde funnet anledning til å delta på festlighetene.

Jubileets eminente toast-master, biltilsynssjef Rolf Olsen, loset gjestene gjennom allsang, middag og taler ispedd historier fra vegarbeidsdrifta. De kulturelle innslagene sto etatens

egne folk for, og diktopplesning, fløytespill, kor- og allsang sto på plakaten. En særlig takk sender vi til distriktsmusikker Ivar Tomassen og Eivind Molde for taffelmusikk og sikkert akkompagnement.

Menyen besto av god, gammel vegarbeiderkost: Salt kjøtt og erter. Deretter kaffe og kaker.

Takk til veteranene

Vegsjef Geir Johnsen holdt jubileumsfestens hovedtale. I talen viet han naturlig nok stor plass til det historiske bildet av etaten, og framhevet at Finnmark på flere felt hadde vært et foregangsfylke. Vegetaten i Finnmark var tidlig ute med å ta i bruk maskiner og de første i landet som begynte med vegplanering. Landets første undersjøiske tunnel, Vardøtunnelen, står som eksempel på nyere pionerprosjekt.

Vegsjefen kom også inn på krigsskadene og den kjempeoppgaven gjenreinsningsarbeidet hadde vært for vegvesenet. I dag er det kun små plasser som mangler vegforbindelse i fylket.



Opptredenen til «Skapende røster» var ett «blinkkudd».



Stor stemning under jubileumsfesten i Alta.



To fra «den eldre garde» i kjente omgivelser. Edvin Aleksandersen og Tor Hansen på vegfest i Vadsø.



Vegsjef Geir Johnsen i samtale med Edvald Svensen, tidligere hovedverneombud.

Men oppgavene er fortsatt store og viktige. Trafikksikkerhet og utbedring av vegnettet vil stå sentralt fram mot århundreskiftet.

Vegsjefen avsluttet med å takke alle som har vært med å bygge «Vegen» her i fylket. Dette har vært et samfunnsganglig arbeid som det står re-

spekt av. Finnmark er blitt et moderne samfunn takket være vegnettet i fylket, konkluderte han.

Etter at den formelle delen av arrangementet var over, benyttet flere anledningen til koselig samvær utover kvelden. Der utvekslet veteraner og «ungdommen» minner og erfaringer.



Mange veteraner var samlet i Lakselv.

Humørfyllt vegarbeider takker av

Vi hevder at vegstasjonen i Vadsø blir fattigere etter at Lars- Harald Hofseth nå har gått av med pensjon.

Humørsprederen har jobbet en mannsalder i vegvesenet, helt siden 1955, og vært en trofast sliter. Egentlig var det meningen at han skulle være her i 3 uker, det ble 34 år.

Hofseth begynte i smia på vegstasjonen i Vadsø og arbeidet lenge som sveiser. Men arbeidsoppgavene har vært mangfoldige, og når det var snakk om arbeid som krevde presisjon og nøyaktighet var det som oftest han som ble tilkalt. De siste årene har han vært tilknyttet vedlikeholdet.

– Det har vært mye hardt arbeid, forteller Hofseth, men det ble aldri tid til å kjede seg. Statens vegvesen har vært en god arbeidsgiver med mange dyktige ledere. Hofseth vil likevel trekke fram det gode kameratskapet på «Vegsletta» som det mest positive.

Det er mange som vil savne denne humørfylte karen, selvom det sikkert blir flere turer bort dit for å hilse på. Hofseth hadde en nøkkelrolle i jubileumsutstillingen der han også tok seg



Vegmester Bjorne Uglebakken takker Lars-Harald Hofseth for mange hyggelige år. Smilene er alltid på lur.

av omvisningen av skoleklasser. Vegvesenets historie er forøvrig et felt Hofseth kunne tenke seg å vie tid til.

Flere av gjenstandene som er samlet inn må restaureres og dette kunne være en fin oppgave nå, sier han.

Forts. fra side 5

Bro, bro bilde...

ber Brigde, som er 1388 meter lang. Mer enn det dobbelte av Kvalsundbrua. Etter besøket i Finnmark bar det sørover til Danmark, Tyskland, Østerrike, Ungarn, Italia, Hellas og Tyrkia. Først i begynnelsen av september var han tilbake i California etter en svipptur innom Japan og «Kammon Straits Bridge».

– Mange mener jeg må være besatt av broer for å holde på på denne måten, og det er kanskje riktig, betror han oss. Verdensturneen koster han av egen lomme, der til og med amerikanernes kjæreste eie, bilen gikk for å dekke reisen. Over 100.000 kroner lyder budsjettet på og resultatet blir 10.000 fotografier som om ett år altså skal utgjøre essensen i bokprosjektet. Jobben med å velge ut bilder blir neppe enkel.

Særegen bok

Dette blir den første boka som presen-

terer bruer fra tårn og kabler, hevder Quadeer. Dessuten finnes det ikke bokverk der bilder og data om hengebruer er samlet i et slikt omfang.

– Og materialet til fotoboka blir enormt. Rundt 10.000 fotografier vil han ha å velge i når reisen er over. Ett år anslår han det vil ta før boka kommer ut, men disponeringen er imidlertid klar. Et perspektiv er sammenlikning av tårnkonstruksjoner: betong, stål, stein, kryss; et annet kabler og kabelfester. Hengebruer i historisk og geografisk vinkel et tredje.

– Målet er å formidle inntrykkene til et større publikum. De tekniske data og erfaringer skal selvsagt med, slik at den teknisk orienterte leser fatter interesse. Men boka vil også inneholde de menneskelige historiene omkring bruene; fra byggarbeidene til ulykker og selvmord. Her har samtaler med broarbeidere og vedlikeholds- og sikkerhetspersonell vært en rik kilde å øse av, forteller han.

Kvalsundbrua

De to norske bruene Skjomen og Kvalsund vil få et eget kapittel i boka. De

er de to eneste større hengebruene nord for polarsirkelen og derfor spesielle. Quadeer tenker hele tiden på bokprosjektet. Ikke til å undres over forresten; det er den som til slutt skal finansiere all reisingen og filmkostnadene.

Det var ikke uten nysgjerrighet vedlikeholdsmannskapet på Skaidi ventet på at denne «brubestigere» skulle komme. Vi traff ham ved foten av Kvalsundbrua, noe forsatt i regnværet, sittende på en kjemperyggsekk. Ingen Clint Eastwood-type eller Arne Næss, heller som en vanlig amerikansk rundreisestudent. Fotograferingen ble utsatt til neste dag. I regnværet var kablene glatte og lyset ikke det perfekte.

Da vi dagen etter klatret de nærmere 200 trinnene opp tårnsjakten var vær og lys mer enn brukbart, og 80 meter over bakken framsto Kvalsundbrua i en ny dimensjon. Ante vi grunnen til Adnan's galskap? Sikkerhetssele ble festet og kameranene ladet. Først noen «skudd» fra tårnet, så balansegang ut på kablene. Fire timer tok jobben, men da var adskillige filmruller gått med.



Trauste karer med et langt liv i vegvesenet. Fra venstre: Andreas Hellander, Olav W. Olsen, Petter K. Engstad, Magnus U. Johansen.

Hyggelig pensjonistfest i Lakselv

Torsdag 30. nov. holdt personalavdelingen avslutning for fire arbeidstakere som nå har gått av med alderspensjon. Tilstede var også oppsynsmenn og arbeidskamerater. Vegsjefen holdt tale og overrakte blomster og gaver.

Det er erfarne og stabile vegarbeidere som nå har gått over i pensjonistenes rekker. Olav W. Olsen fra Lakselv

begynte i Statens vegvesen i 1958, og har sammenhengende 30 års tjeneste i etaten. Han har hele tiden arbeidet på verkstedet i Lakselv. De siste 9 årene som formann. Petter K. Engstad og Andreas Hellander fra Karasjok har arbeidet sammenhengende henholdsvis 26 og 24 år i etaten. Begge har arbeidet på anlegg i Karasjok og i de senere årene i Tanaområdet. Mag-

nus U. Johansen kan se tilbake på 15 år i etaten. Han har også vært tilknyttet anleggssiden, hovedsakelig som bruarbeider. Den siste tiden før han gikk av med pensjon var han i vedlikeholdsavdelingen.

Olav W. Olsen og Petter K. Engstad fikk også påskjønnelse for over 25 års ansettelse i etaten.

Brøytesjåføren



Av Asbjørn Pedersen

En ting som ofte skuffet meg før var at jeg ikke ble brøytesjåfør. Men til det trengs evner, ja det vet jeg nu, et fåtall kan kjøre, men alle kan skru. Jeg drømte om dagen, ja mang en natt, at jeg sku' håndtere gearstang og ratt.

Nei, jeg fikk ei kjøre, langt mindre en bil, de gav meg en hammer, en tang og en fil. Jeg så med beundring på brøytesjåføren, han var idealet, he-man, sjarmøren. Han kjørte bestandig, ja det var gutten som dudde, mens jeg lå på ryggen og bante og skrudde.

Hva er vel en flyver, jurist, ingeniør? De blir som et null mot en brøytesjåfør. Han banner og smeller på alt som blir gjort, noe går for sakte og noe går for fort. Ja, kremen i vegvesenet er nok sjåfører, de mindre begavede blir reparatører.