



Nr. 2 – MARS 1991

**RennFast
EKSTRA**

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Frå Galtavågen på Rennesøy. I framgrunnen ser me «sår» frå utgravinga for den nye Kyststamvegen. Vegvesenet satsar på at den ferdige vegen skal tilpassast terrenget, og at dei miljømessige utempene skal bli små. Og vegfarande skal kunne nyta utsikten til idyllar, som denne mot Galtavågen.



STATENS VEGVESEN
ROGALAND

RennFast
RENNESØYS FASTLANDSFORBINDELSE



Nr.2 - Mars 1991

Redaktør
Harald Sel

I redaksjonen
Johan Lund
Eva Vivoll
I redaksjonen for dette nr.
Torleiv Haugvaldstad

Sats/layout
Bodil Dam Bustad

Trykk
Allservice A/S

Forsidefoto
Torleiv Haugvaldstad

Baksidedefoto
Torleiv Haugvaldstad

Opplag
4000

INNHALD

Rennfast-informasjon	2
Vi er i gang - godt i gang	3
Byfjordtunnelen og Mastrafjordtunnelen fra Askje	4
Mastrafjordtunnelen frå Rennesøy	5
Grunnerverv med stort sett frivillige avtaler	6
Askjesundet bru	6
Vegen på Rennesøy	7
Molobygging etter islandsk metode	8
Kontrollingeniøren sikrar kontraktmessig utført arbeid	9
Brakkeliv på Rennesøy	10
Veteranar på tunnelarbeid	11
Arne Sunnanå - 45 år med transport og bussar	12
Frå rideveg til Rennfast	13
Vårt liv er ferjer - Intervju med ferjemannskap	14
Første fullførte Rennfast-anlegg	15
"Brakkebibliotek" på Rennesøy	15
Rike fornminne-funn på Rennesøy	16
Tussen i Vikefjellet	17
Rennesøy kommune under- og etter anleggsarbeidet	18

Rennfast-informasjon

Informasjon er ein viktig del av arbeidet til Statens vegvesen. Ikkje minst gjeld dette ved store prosjekt som Rennfast.

Informasjonen blir formidla på mange ulike måtar, alt etter kva målgruppe me vil nå fram til.

På fotoet ser me eit eksempel på Rennfast-informasjon, plassert ved ferjeleiet i Mekjarvik.



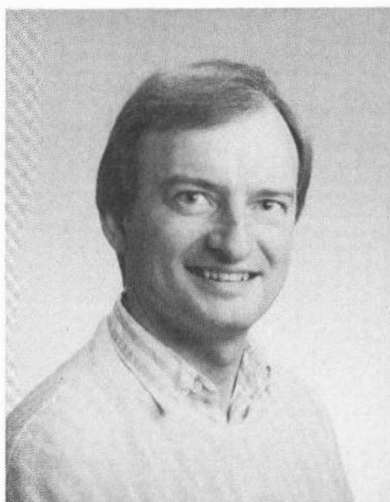
Dette nummeret av Rygjavegen er eit anna eksempel, der me mellom andre ønsker å nå fram med informasjon til våre eigne tilsette, politikarar og folk i Rennesøy kommune.

Også før arbeidet med Rennfast starta, ga me ut eit ekstrasnummer av bedriftsbladet. På dette fekk me god tilbakemelding, spesielt frå folk i Rennesøy kommune. Me håpar at mange også denne gongen vil finna interessant lesestoff.

Harald Sel

Vi er i gang - godt i gang

Av prosjektleder Tor Geir Espedal



Som overskriften antyder er Statens vegvesen Rogaland nå godt i gang med å realisere Rogalands til nå aller største vegprosjekt. Ikke noen gang før har Statens vegvesen Rogaland hatt så stor aktivitet, så stor omsetning pr. dag som i Rennfast-prosjektet. I 1991 skal det omsettes 292 mill.kr på anlegget. Dette gir ca. 1 mill.kr pr. dag i omsetning. 170 mann har sine daglige gjøremål direkte knyttet til Rennfast-prosjektet.

Dette stiller store krav til alle som er involvert i prosjektet. Det er mange brikker som skal falle på plass og mye arbeid som må gjøres. Heldigvis har Statens vegvesen Rogaland kjent sin besøkelsestid og satset mye ressurser på at prosjektet skal gjennomføres innenfor planlagt tidsramme og planlagt kostnad.

3/4-deler av tunnelarbeidet og Askjesundet bru er satt ut på entreprise til AF Rogaland Contractors.Selskapet (arbeidsfelleskap mellom Kruse Smith Stavanger A/S, Bertelsen & Garpestad A/S og T. Stangeland Maskin A/S) er en nyskaping og hadde naturlig nok sine oppstartsproblemer. Imidlertid har man nå kommet over oppstartsproblemene og det drives meget godt. Rekorden for inndrift pr. uke er 72 m og ble satt i Mastrafjordtunnel I (fra Askje) i uke 3/91.

Til å følge opp entreprenørene har vi bygget opp en byggelederstab på totalt 14 personer. Enkelte vil nok mene at det brukes for mye ressurser på byggeledelsen. Da må vi huske på at entreprenøren driver 100 timer pr. uke, mens en kontrollør kun kan dekke 37,5 timer pr. uke. I tillegg foregår arbeidet på fem forskjellige steder

med stor avstand og hvor båtskyss er nødvendig. Realiteten er at vår byggeledelse nedlegger et betydelig arbeid også utover ordinær arbeidstid for at oppfølgingen av både kvalitet og økonomi skal bli god nok.

Den fjerde tunnelstufen drives i egen regi fra Bergje på Rennesøy. Det ble tidlig stilt krav om at dersom Statens vegvesen Rogaland skulle drive en tunnelstuf i egenregi så måtte dette ikke bli dyrere enn om arbeidet var blitt sendt ut på anbud.

Man valgte en driftsform med prosjektorganisasjonen som byggherre og anleggsavdelingen som "entreprenør", og det ble skrevet kontrakt mellom byggherre og entreprenør. Denne driftsformen fører til et klart skille mellom byggherreansvaret og ansvaret for utførelsen.

Erfaringene til nå gir grunn til visse refleksjoner over vegvesenets egen drift. Situasjonen som "entreprenør" er ny og uvant for vegvesenet. Det blir stilt strenge krav både til kvalitet, utførelse og økonomi. Man blir "sett i kortene" på en helt annen måte enn man er vant med. Erfaringene så langt tilsier at vegvesenet har mye å lære som "entreprenør". Skal vi imidlertid møte de utfordringer som ligger foran oss med hensyn på konkurranse utenfra må vi stille strenge krav til oss selv, like strenge som til enhver entreprenør, og da er denne "driftsformen" den eneste rette veg å gå.

I prinsippet burde denne driftsformen også vært valgt for vegarbeidene over Rennesøy som går i egenregi. Imidlertid har vi som så mange ganger før ligget på etterskudd med byggeplaner og arbeidsbeskrivelser slik at en slik driftsform ikke har vært mulig.

På tross av dette har vegarbeidsdriften på Rennesøy vært i god gjenge et helt år og resultatene som er oppnådd er meget gode. Selv om det for enkelte blir lange arbeidsreiser (båt hver dag mellom Mekjarvik og Vikevåg) er det skapt et arbeidsmiljø med trivsel og stå-på humør som kommer både prosjektet og vegvesenet til gode.

Neste trinn i Rennfast-anlegget er byggingen av molo i Morteвика. Det blir en helt spesiell molo, 380.000 m³ stein og med helt spesielle krav til utførelsen. Byggingen skal i hovedsak foregå i egenregi og blir en stor utfordring!

Byfjordtunnelen og Mastrafjordtunnelen fra Askje

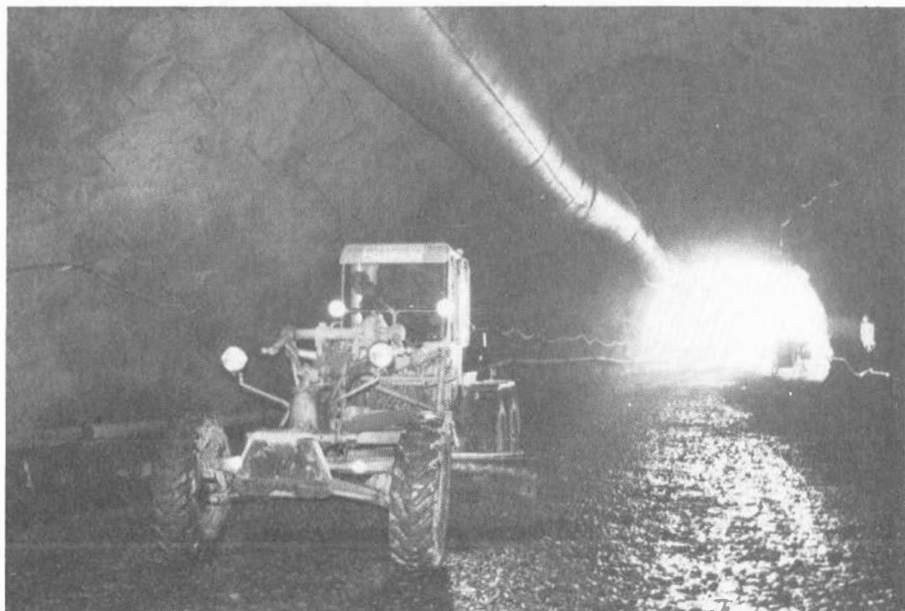
Av Eirik Einum, Rogaland Contractors

Etter en tung oppstartsperiode, begynner vi nå å få opp god marsjart på alle våre stuffer. Midt i mars har vi totalt drevet ca 3000 m, det vil si 36% av total tunnallengde som ligger inn under våre kontrakter. Når det gjelder det totale sikringsarbeid så langt er det satt 10 000 fjellbolter, 500 forbolter (spiling), sprøytet 2500 m³ med fiberarmert sprøytebetong, sonderboret 8000 m, kjerneboret 51 m, injisert 30 tonn sement og støpt ut 50 m sikringstøp.

Sikringsomfanget gjenspeiler at vi har hatt dårlig fjell på de første 400 - 500 meterene på Mastra I, og at vi også på Byfjord II har hatt fjellforhold som har krevd spesiell årvåkenhet når det gjelder sikring og driving.

Ved passering Soknasundet har vi hatt en del innlekkasje av saltvann. Med flere runder med injeksjon og god styring av sprengnings- og sikringsarbeidene, har vi kommet gjennom dette vanskelige partiet uten problemer av betydning.

I et prosjekt som dette, er det viktig å få tunnelmeter, men det er også viktig å få med seg så mye som mulig etter hvert som en går framover. Vi har lagt stor vekt på å få med oss grøft og et korrekt



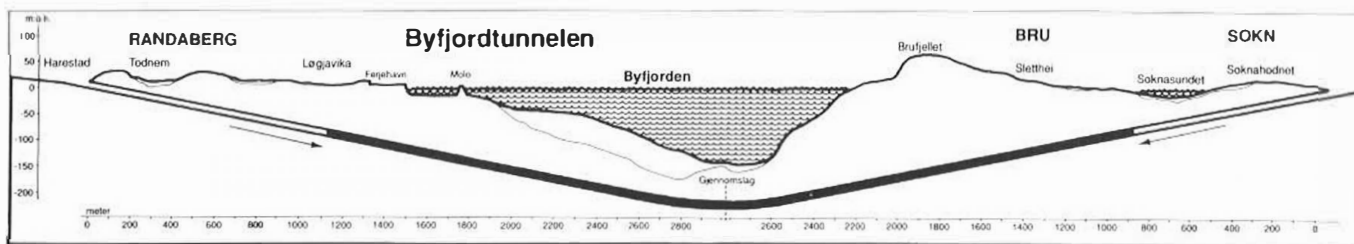
Fra Byfjordtunnelen ved tunnelinnslaget på Harestad i Randaberg. Fra denne sida er tunnelen drevet inn i en lengde av vel 1 100 meter.

profil, samt permanent sikring fortløpende. Inndriften på hver enkelt stoff vil variere først og fremst på grunn av varierende fjellforhold. Jevne og bra fjellforhold er viktig for å få topp inn-drift.

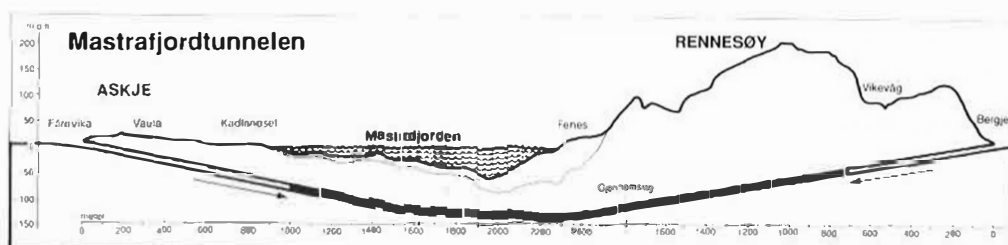
Videre framover regner vi med å få bedre fjell enn vi har hatt hittil i prosjektet, slik at vi kan bli liggende på

stabil marsjart nedover mot gjennomslag. Vi er i rute så langt.

Samarbeidet med stedlig byggeledelse er svært godt, og vi ser fram til en spennende og interessant periode mot felles mål.



Profil av Byfjordtunnelen (øverst) og Mastrafjordtunnelen, som viser inndrift fra begge sider pr. 15. mars 1991.



Mastrafjordtunnelen frå Rennesøy

Av Solveig Yndesdal og Olav Kleven

1790 m av Mastrafjordtunnelen skal drivast av vegvesenet si anleggsavdeling som eigenregikalkyle. Kontrakten blir følgt opp av kontrollingeniørar på same måte som dei andre tunnelentreprisane i Rennfast-prosjektet. Dette er ein uvant måte å arbeida på for vegvesenet.

Til no er det dreve i overkant av 700 m og dette er 40 % av tunnel-lengda i fylgje kontrakten. Det er planlagt gjennomslag i desember 91, og ein vil då ha god tid til å få utføra resterande sikringsarbeid og vegoverbygning.

På første del av tunnelen var det svært lite sikringsarbeid, medan ein dei siste par månadane har vore inne i eit parti med ein del svakhetssoner med svelleleire. Dette har i tillegg til auka mengde med fjell-boltar og sprøytebetong ført til at ein har måtte støypt sikringsstøyp på eit parti.

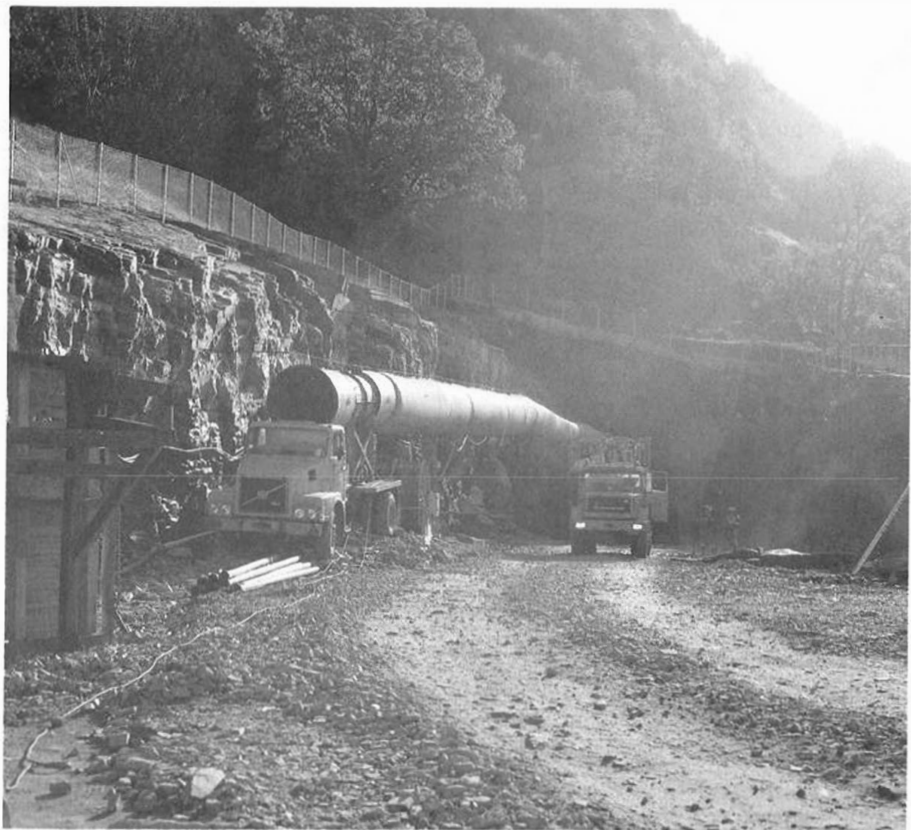
Frå oppstart 10. september og fram til jul dreiv ein med 2-skiftsordning. Årsaken til dette var at ein på dei 200 første metrane var pålagt sprengningsrestriksjonar og sprengning kunne derfor ikkje pågå i tidsrommet frå kl. 22.00-06.00. Etter nyttår starta ein opp med 3-skiftsordning.

I den ingeniørgeologiske rapporten som var en del av kontraktsgrunnlaget står det: "Den amfibolittiske gneisen på Rennesøy må forventes å kunne gi lav borsynk og tung sprengbarhet". Dette har til denne tid gitt lågare inndrift enn forventa.

I lag med vegdirektoratet har ein valgt å satsa på å prøva ut drift med datastyrt rigg. Erfaringane med datariggen har til denne tid vore blanda. Etter at svakhetssona ein no er inne i er passert, forventar vi å få større inndrift. Dei som utfører arbeidet har vilje og try på at dette skal gå bra til tross for ein del oppstartingsproblem.



Overingeniør Olav Kleven (t.v.) representerer Statens vegvesen som "entreprenør" ved tunneldrifta på Rennesøy. Her gjennomgår han arbeidet og framdriftsplanar med anleggsledar Knut Utaaker. Foto: Harald Sel



Innslaget for Mastrafjordtunnelen ved Bergje på Rennesøy.

Foto: Torleiv Haugvaldstad

Grunnerverv med stort sett frivillige avtaler

Tekst: Ivar Hebnes



Foto: Torleiv Haugvaldstad

Grunnervervet på Rennfast-prosjektet har foregått siden Hovedplanen ble presentert sommeren 1988.

Den første tiden var det vesentlig orientering og informasjon overfor berørte parter. Da detaljplanen ble utarbeidet, startet grunnervervet for fullt.

Totalt berører anlegget 64 parter i Randaberg og Rennesøy kommune. Utgiftene til grunnervervet er kalkulert

Vegen gjennom tunet til Håkon Galta på Rennesøy. Galta er en av de mange grunneierne som er berørt av Rennfast.

Askjesundet bru

Tekst: Ernst Owe Strøm

Foto Torleiv Haugvaldstad

Byggearbeidene i Askjesundet startet opp i oktober 1990.

Brua er fundamentert på 8 peler, fordelt på 4 akser i sjøen. Pelene, som er

fra 25 til 30 m lange med godstykkelse 28 mm, er rammet til fjell. Pellearbeidene ble ferdige ca en måned etter planen, men dette forventes tatt inn ved

forsering av påfølgende arbeider. Pelene blir siden armert og utstøpt. Pel-toppene blir så innstøpt i et fundament, som er lagt på kt.+0,5 m.

Pr. dato er alle fundamentene støpt, mens søylene forventes ferdig støpt i løpet av februar d.å. Prefabrikasjon av dekke-element er ferdig utført på Hübert's kai, som RC leier til dette formål.

Brua er inndelt i 5 spenn, med spennvidde på ca 30 og 36 m. 6 bjelker er ferdig produsert, de 4 resterende klargjøres til påske. Bjelkene skal monteres i løpet av april, med påfølgende montasje av dekke-element.

Oppfyllingsarbeidet for bruhodene forventes ferdig i midten av mars. Bygging av landkar er avhengig av setningsforløpet i fyllingene. Dette kan bli dimensjonerende for ferdigstillingen av brua, som ifølge kontrakt har sluttfrist 15. august 1991.



Fra arbeidet med Askjesundet bru, der søylene er under bygging

til ca. 10.9 mill kr. i 1990, og av dette er 4.9 mill kr betalt ut til berørte grunneiere/ parter.

Mesteparten av avtalene er inngått som arbeidstillatelser, der partene gir vegvesenet lov til å starte opp arbeidet umiddelbart. Erstatning for grunn og ulemper vil da bli fastsatt ved skjønn, og vi har tatt ut skjønnsbegjæringer for 2 av vegstrekningene som prosjektet omfatter.

Foreløpig har 10 parter undertegnet minnelig kjøpekontrakt, og når 43 parter har undertegnet arbeidsavtale, gjenstår forhandlinger med 11 parter. Mesteparten av disse er i forbindelse med fylkesveg 441 på Vestre Åmøy.

Rennfast omfatter ca. 30 km veg, der nesten halvparten av dette er under-sjøiske tunneler,bruere og fyllinger i sjøen.

Totalt vil det ferdige veganlegg legge under seg et grunnareal på ca. 400 daa. Etter bonitet og marktype fordeler dette arealet seg på denne måten:

Fulldyrka mark	108.000 m ²
Beite mark	192.000 m ²
Utmark/annet areal	93.000 m ²
Skogsmark	10.000 m ²

Etter avsluttet anlegg vil det antagelig være behov for oppsetting av nytt jordbruksgrjerde langs de nye veger i en lengde på ca. 25 km.

Veganlegget har også foreløpig krevd innløsning av 2 bolighus, 3 hytter og 3 redskapshus.

Rennfast-prosjektet gjør som oversikten viser store inngrep på mange eiendommer. Til tross for disse ulempene, har grunnervvervsprosessen blitt gjennomført ved hjelp av et meget bra samarbeid overfor berørte parter, og ekspropriasjon har foreløpig bare vært nødvendig overfor et fåtall parter.

Vegen på Rennesøy

Tekst: Øivind Kommedal

Foto: Torleiv Haugvaldstad

Arbeidet med den 8,1 km lange vegen fra Bergje til ferjekaia i Mortavika går etter planen.

Det foregår for tida arbeid på flere steder, med både sprengning, masseflytting og drengarbeider. På strekningen Bergje - Ertenstein bygges det flere bruere og underganger.

I prosjektet inngår også legging av Dalsmyrkanalen. Dette arbeidet er nå ferdig.

Perioden med snø og frost førte ikke til spesielle vansker for anleggsarbeidet.

Alle arbeidene går i egenregi, men en del maskiner er innleide. Vegen mellom Bergje og Mortavika er kalkulert til 76 millioner kroner. Pengeforbruket er til nå i samsvar med kalkylen, og vi regner med at sluttsummen blir som planlagt.



Det bygges flere underganger på strekningen Bergje - Ertenstein. Det brukes ferdigelement som blir løftet på plass med gravemaskin. Nederst tar Erik Fjermestad, Paul Stranden og Geir Gudmestad en pust i bakken etter at et rør er kommet på rett plass



Molobygging etter islandsk metode

Av Tor Geir Espedal

Foto: Torleiv Haugvaldstad

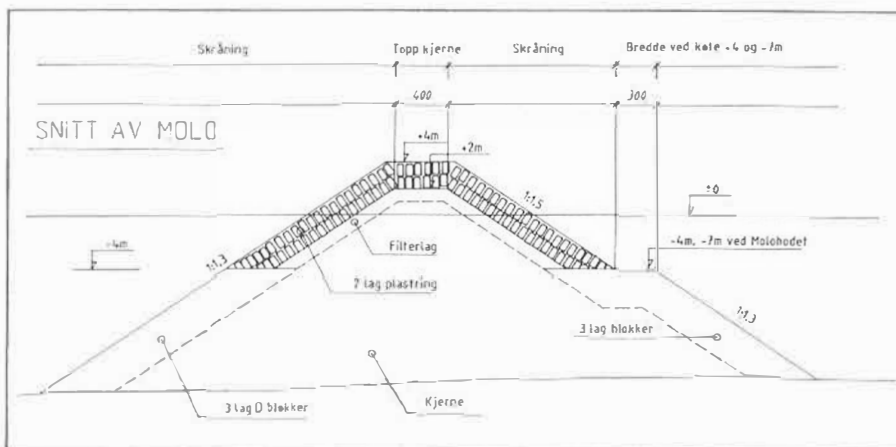
Det har vært mye strid om plasseringen av ferjehavna på Rennsøy. Mortavika er en værhard plass og det vil kreves en meget solid molo for å stå imot kreftene fra havet.

Den dimensjonerende bølgetilstanden er 6,8 m bølgehøyde. Med så store bølgehøyder er en tradisjonell rausmolo med plastring lite hensiktsmessig fordi blokkene må veie 25-30 tonn for å stå imot kreftene fra havet.

Islendingene har utviklet en såkalt skuldermolo som ved hjelp av en "skulder" foran moloen effektivt skal drepe bølgeenergien før den når fram til selve molokroppen. Volumet i moloen går opp, men blokkvekten går radikalt ned.

Gjennomsnittlig blokkvekt i dekksteinslaget på moloen i Mortevika skal være 5,5 tonn. Prinsippet med skuldermoloen er at skulderen ikke trenger å være stabil. Etter hvert som tiden går og stormene har herjet vil skulderen innta et naturlig strandprofil og ligge stabilt.

Norsk Hydroteknisk Laboratorium (NHL) ved SINTEF-gruppen i



Trondheim har gjennomført laboratorieforsøk i bølgerenne for å dimensjonere moloen. Sammen med NHL dro også representanter for prosjektledelsen på Rennfast til Island for å studere den eneste skuldermoloen som til nå er bygd i verden (Helgavik-moloen).

Besøket ble fulgt opp med en gjensitt i Trondheim fra to islandske havneeksperter for å hjelpe oss med utformingen av ferjehavna. Islendingene snudde helt rundt på moloplasseringen og skapte både hodebry og våkenetter for prosjektledelsen

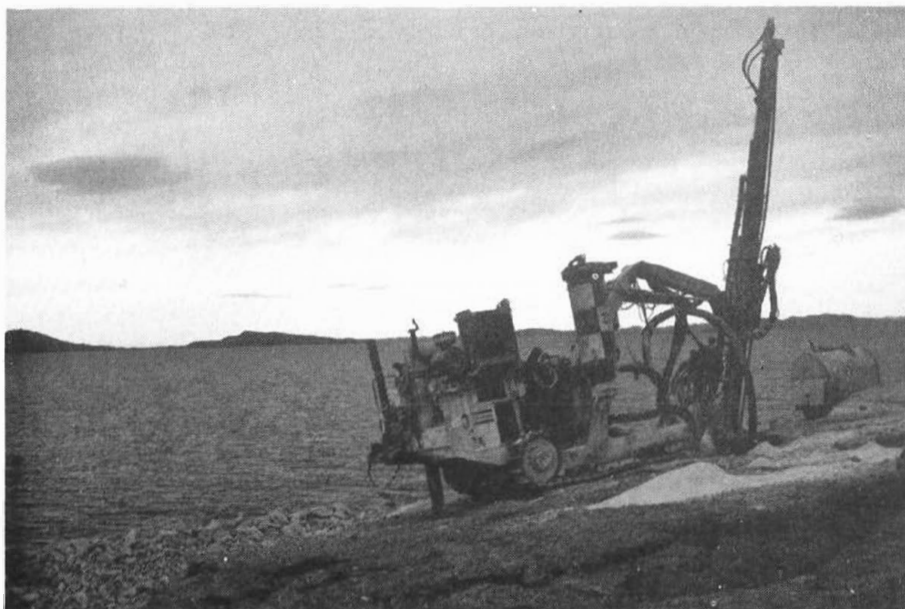
Imidlertid viste det seg at den nye plasseringen med landfeste 100 m lenger vest enn opprinnelig planlagt, ga en så mye bedre havn at vi stoppet anleggsarbeidet som var i oppstartsfasen og kastet oss på en revisjon av den godkjente detaljplanen. Den reviderte detaljplanen er nå godkjent og anleggsarbeidet er i oppstartsfasen igjen.

Det blir stilt strenge krav til utførelsen av moloen. Dette fører til et omfattende kvalitetssikringsopplegg. Bl.a. skal alle blokker sorteres i 4 vektgrupper og alle lass med blokkstein ut på moloen skal telles og veies for å sikre at blokkvekten er tilfredstillende. Likeledes vil det bli kontinuerlig profilering av moloen etter hvert som arbeidet skrider fram for å sikre at moloprofilet holdes.

Endelig skal alle blokker slippes fritt (gravemaskin m/klo) for å hindre at finstoff kommer inn i blokklaget.

Totalt er molovolumet 381.000 m³ og mesteparten av massen skal tas fra utsprengning av terminalområdet på land.

Sprengningsopplegget er helt avgjørende for hvor stor blokkandel vi klarer å ta ut. Opp mot 50 % av massen må være over 0,8 tonn. Klarer vi ikke det må en større andel av blokklaget kjøpes og tiltransporteres annetstedsfra, og det blir fort kostbart.



Fra Mortavika, ved oppstarten av arbeidet med moloen og ferjehavna.

Kontrollingeniøren sikrar kontraktmessig utført arbeid Avtalt produkt til rett tid, rett pris og rett kvalitet

Tekst og foto: Harald Sel

Når ein er meir eller mindre ukjent med moderne vegbygging, og er rundt på Rennfast-anlegget, kan ein få inntrykk av at det meste er enkelt rutinearbeid. Her finn me dyktige maskinførarar og andre arbeidarar som kan faget sitt. Kvar på sin plass, gjer det dei skal. Arbeidet går unna fort og effektivt. Det gjeld både innan den tradisjonelle vegbygginga, brubygginga og ved tunnelbygging under havflata.

Omfattande arbeidsbeskrivelse

- Ja, me har flinke folk på anlegget, og effektive er dei. Men kom ikkje og fortel at dette er enkelt rutinearbeid.

Det er kontrollingeniør Karl Arne Egeli som gjer dette klinkande klart, samtidig som han klaskar på bordet eit ruvande maskinskrive hefte. Det må vera på minst 200 sider.

- Kva trur du dette er? spør han, og svarar sjøl. - Det er arbeidsbeskrivelsen for halvdelan av Byfjordtunnelen, den som går frå Sokn. Tilsvarande dokument fins for dei andre tunnel-stuffane, bruene og vegen i dagen. Så omfattande er det, at ein treng tjukke bøker for å beskriva alt som skal innarbeidast i prosjektet.

Vegvesenets representant

Som kontrollingeniør skal Karl Arne Egeli sørge for at prosjektet blir utført i samsvar med det som her er beskrive i anbudsdocumenta. Saman med dei andre kontrollingeniørane på Rennfast, skal han på vegne av byggherren, Statens vegvesen, ivareta både den

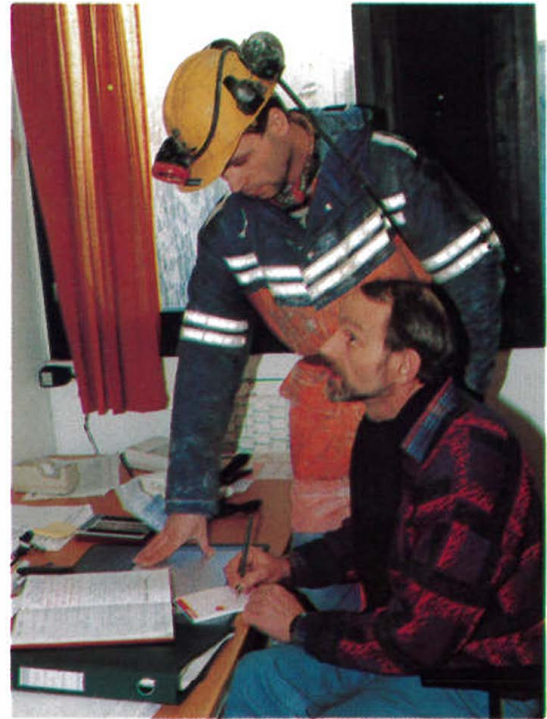
økonomiske og tekniske delen av kontraktene. Eller som Karl Arne seier det: - Me skal sørge for at entreprenørane leverer Statens vegvesen det produktet som er beskrive i anbudsgrunnlaget til rett tid, rett pris og til rett kvalitet.

Team-arbeid

Arbeids- og ansvarsområdet til Karl Arne Egeli er halve Byfjordtunnelen og vegane på Sokn og Askje.

Kontorarbeidet er ein ting. Men i tillegg må ein kontrollingeniør nesten dagleg ut på anlegget, for å sjekka at dei enkelte punkta i anbudsgrunnlaget blir fylgt opp.

I dette arbeidet understreker Karl Arne at han så langt frå er alene. Her arbeider ein i eit team. Ved tunnel-arbeidet er særleg skiftkontrollørane viktige. Kvar skiftkontrollør



Kontrollingeniøren arbeider i eit team, der fleire personar ivaretar oppgaver innan sine spesialfelt. Her er geolog Leif Pedersen innom Karl Arne Egeli sitt kontor på Sokn, og rapporterer frå ein inspeksjonstur i tunnelen.

dekker 2 tunnelstuffar. Dei foretar kontinuerlege kontrollar, mens arbeidet er i gang. Etter kvart skift skriv dei ut ein utførleg skiftrapport. Denne er eit viktig grunnlag for kontrollingeniøren.

Lite feil og manglar

- Finn de mange feil og manglar ved det arbeidet som blir utført?

- Veldig lite. Men eg trur at ei viktig årsak til det, nettopp er dette at me fylgjer med og driv så god kontroll som me gjer. Det har me gjort like frå starten. Dette er godt førebyggjande arbeid, for å sikra oss mot feil, manglar og dårleg arbeid.

Entreprenørane viser god respekt for oss og for Statens vegvesen som byggherre, og innser at det trengs nært samarbeid ved eit så stort og komplisert prosjekt som Rennfast er.



Karl Arne Egeli på kontrollrunde i Byfjordtunnelen. Her står han attmed nokre av boltane som skal brukast til å sikra dårleg fjell

Brakkeliv på Rennesøy

Tekst og foto: Harald Sel

Borte frå heimen og med 10 timars skift. Då er det viktig å bu godt og ha god forpleining.

Brakkeleiren for vegvesenet sine Rennfast-arbeidarar ligg på Sørbø. Her bur 16 arbeidsfolk. Somme av dei meiner nok at ikkje alt er heilt på topp i leiren. Trangbølt og upraktisk når ein skal dusja, er ei innvending. Matstellet derimot, høyrer me berre godord om. Det sørger Mette Nåden og Rut Vaula for.

Og maten er sjølsagt viktig for hardtarbeidande veg- og tunnelfolk. For det er nok ikkje til å koma bort frå: For arbeidarane som bur i brakkeleiren, dreier livet seg stort sett om 3 ting, når dei er på Rennesøy. Mat er ein ting. I tillegg dreier det seg stort sett om arbeid og kvile. Og heile tida ser dei fleste fram til å reisa heim til ei lang helg.

Det første skiftet går frå kl. 6 til 16, det andre frå kl. 16 til kl. 2. Når ein arbeider til kl. 2 om natta, blir det gjerne sein føremiddag før ein tømmer ut. Så er det ein god frokost. Deretter blir det gjerne å slappa av. Avislesing, kanskje ei bok eller kanskje ein rusletur. Somme tek seg til og med ein joggetur. Til nå har ingen fått sykkel ut til øya, men det skjer nok når det vårast.

Og tida går fort fram til middagen. Den blir servert i passeleg tid før ei ny 10-timars arbeidsøkt tek til, kl. 16.

For dei som arbeider dagskift, frå kl. 6 til 16, blir det gjerne ein litt annan rytme. Etter middag og middagskvil, tek helst fjern-

synskvelden til for dei fleste. Men nå, når kveldane lysnar, blir det nok meir uteliv, også for dei som er på dagskift.

Men kor som er. Når arbeidsdagen startar alt kl. 6 dagen etter, blir det sjeldan seint

før det roar seg i brakkeleiren på Sørbø.



Magnus Weltzin slappar av i sofakroken med dagens avis, før han skal på ettermiddagsskift klokka 16.00.



Kokkene, Rut Vaula (t.v.) og Mette Nåden, i arbeid på kjøkkenet. Mette lagar røre og skal servera vaflar til føremiddagskaffien.



Ein del av ettermiddags-skiftet ved middagsbordet. I dag er det komle med kjøtt og anna tilbehør som står på menyen. Frå v.: Bjørn Røgenes, Asbjørn Oddane jr., Odd Grebstad, Øyvind Revheim og Magnus Weltzin (med ryggen til).

Veteranar på tunnelarbeid

Tekst: Harald Sel

Ein gjeng dyktige fagfolk, og med lang erfaring frå tunnelar. Det kan ein seia om vegvesen-arbeidarane som driv tunnel-stuffen frå Rennesøy og ut under Mastrafjorden.

Veteranen mellom dei er John Haugslund. Han har 27 år i vegvesenet, og 16 av desse åra har han vore tunnelarbeidar. John har arbeidd rundt om i heile fylket. Bortsett frå nesten 7 år på

Suldalsvegen i åra 1972 til 79, har det blitt mykje flakking. Vindsvik - Nesvik, Ørdsalstunnelen, Byhaugtunnelen, Auglendstunnelen, Bokn og Ropeidhalvøya, er nokre av tunnel-anlegga han har arbeidd på.

Me spør John om korleis han trivs med tunnelarbeid. - Eg trivst. Har gjort det ja. Det kan vera hardt nok. Men det er



John Haugslund på opprenskningsarbeid etter at ei salve er sprengt.



Erik Litlehamar i arbeid med boreriggen.

Foto: Asbjørn Oddane jr.

greit arbeid. Me veit kva me skal gjera. Jon bur på Sand. I dei lange periodane han har arbeidd i sør-fylket har han såleis vore vekependlar.

Me spør om det ikkje er ei ulempe å bu så mykje utanfor heimen. - Nei, det er ikkje noko ulempe. Slik som me har det, med lange skift og lange helger, er det ei grei ordning.

Og arbeidet på Rennfast-anlegget er heller ikkje til å klaga over, seier John. Og så får dei godt stell og god mat på brakkeleiren. -Nesten for godt, smiler han.

Erik Litlehamar begynte på Suldalsvegen i 1974 og var der til 1979. Scinare har han arbeidd med tunneldrift det meste av tida. Han er ein av tunneldrivarane frå Rogaland som til og med har arbeidd utanom fylket, då Statens vegvesen Rogaland frå årsskiftet 1988/89 til ferien i fjor, bygde tunnel ved Åndalsnes i Møre og Romsdal. Elles reknar han opp Rogalands-tunnelar i fleng: Vadla, Egersund (Eigerøyvegen), Karmøy, Dollarvegen (Rv.13 Ropeid - Saudasjøen), Førresfjorden, Gilja, Motorvegen, Byhaugtunnelen, Gya, Bokn og Ropeidhalvøya.

Me møter Erik i brakkeleiren på Rennesøy, rett etter eit avslutta skift på 10 timar -, frå klokka 6 til 16, og me spør om han er sliten. - Eg kjenner det jo. Men du veit, eg er vand med det, er svaret me får.

Også Erik seier at det er ei grei ordning å vera vekependlar. - Men det er ikkje det same som å kunna reisa heim kvar dag, legg han til. Han bur i Etne. Og det er ikkje så ille, når ein arbeider på Rennfast. Med hurtigbåten Vikevåg - Sandeid, har han 2 timars reisetid. Då blir han "henta og levert" på kaia i Sandeid. - Koss går det med drifta her på Rennfast? spør me.

Den velrøynde fagmannen brukar ikkje dei store og skråsikre orda. Han veit så vel at tunneldrift kan by på overraskingar. - Me får sjå. For tida har me litt spesielt hardt fjell. Men me er med godt mot.

Arne Sunnanå - 45 år med transport og bussar Frå drosje i fredsåret til veterankjøring med "Bamse Brakar"

Tekst og foto: Harald Sel

- I sommar var eg på busstur, - for første gong som passasjer. Reisa gjekk til Paris. Då måtte kona og eg ha to overnattingar i Stavanger. Bussen starta om morgonen, før første ferja kom til byen, og då me kom heim att hadde siste Rennesøyferja gått den dagen.

I utlandet og på Mosterøy

Arne Sunnanå har levd sitt yrkesaktive liv med person- og godstransport. I sommar reiste han altså som bussturist for første gong. Tidlegare har han fram etter åra hatt utallige timar bak eit turistbuss-ratt. I kvar einaste hovudstad i Vest-Europa bortsett frå Lisboa har han vore som bussjåfør. I tillegg kjem fleire turar i Aust-europeiske land.

Men først og fremst har han vore- og er bussjåfør på Mosterøy. Så Arne veit betre enn dei fleste kva det vil seia å vera avhengig av ferje. Og han legg ikkje skjul på at det blir ein stor dag når han kan kjøra med bussen direkte til fastlandet.

Starta med drosje

Arne har opplevd ei utruleg utvikling innan transport og samferdsel, sidan

han tok til i bransjen i 1946, med drosjebil. Dette var den første personbilen på Mosterøy, men alt før krigen hadde øya ein lastebil. Arne Aske åtte den.

Arne Sunnanå kjøpte første bussen i 1954 og tok til med rutetrafikk. Hovudruta gjekk mellom Askje og Fjøløy fyr. Strekinga var 10 km på ein skral grusveg, ofte med mykje "vaskebrett". Vegen "kronkla" seg fram over øya. Den gongen var det om å gjera å få vegen innom - eller så nær innpå tunet som råd. Mange stader måtte sjåføren nærast få bussen til å smyga seg fram rundt husnovene.

30 grindar på 10 km

Og ikkje nok med det, fortel Arne. - Då eg begynte å kjøra var det over 30 grinder mellom Askje og Fjøløy fyr. Eit par plassar var det berre 50 meter mellom dei. Hadde eg ikkje hatt hjelp av nokre spreke jenter frå nabogarden ville det vore uråd å halda ruta. Likevel var det eit voldsomt heft med dei grindene. Eg var så lei dei. Først mot slutten av 50-åra ble dei fleste erstatta med gjerder langs vegen.

Buss, godsroute og gard

Arne Sunnanå kjøpte 2 bussar til frametter i 1960-åra. Men først i 1968, då han også tok til med godsroute, fekk han litt offentleg stønad. Det var ein hard kamp å få økonomien til å gå ihop dei første åra. Frå starten og til 1968 var han heilt aleine om drifta.

Som om ikkje det var nok, har han drive gard ved sida. I åra 1950 til 1957 forpakta han til og med nabogarden til dåverande stortingsrepresentant Lars Ravndal, og dreiv den også. - Det var stritt, seier Arne. Frå 1960 hadda han dessutan mykje turistkjøring på utlandet om sommaren.

"Glanstida" for bussen

For rutebilnæringa var elles åra frå 1960 og utetter ein god periode. -Det auka voldsomt på med folk som fylgde bussen. Søndagane f.eks. kjørte eg 3 fulle bussar til ferja. Men frå 1967/68 minka det jamt att. Privatbilane kom og tok over. I 1973 var trafikken så dårleg på siderutene til Hodnefjell og Dysjaland, at eg innstilte dei. I dag er det nesten ikkje ruter att på Mosterøy, utanom skulekjøringa.

Stor buss, "liten" båt

Tida går fort, når ein sit i drøset med Arne Sunnanå. Vår nære samferdsels-historie på eit norsk øysamfunn, blir levandegjort gjennom alt han har å fortelja.

Han fortel f.eks. om balet han hadde med å få frakta til Mosterøy ein brukt buss fra Madlaruta, som han kjøpte i 1963. DSD-båten "Sand", som frakta bussen, var i minste laget. Då båten skulle legge ut frå Stavanger, blei bakenden på bussen hengande igjen på kaia. Vel framme på Mosterøy, var det ein fæl sjau med å få bussen på land. - Då me endeleg hadde fått bussen fram til øya, måtte han vera her til riksvegferja til Stavanger tok til å gå. Men det var ikkje så lenge etterpå, fortel Arne.



Arne Sunnanå er nyleg blitt pensjonist, og transportselskapet er omorganisert til aksjeselskap. Men den staselege veteranbussen "Bamse Brakar", som han her står attmed, gir han ikkje frå seg.

11 til fots over brua

Problema med denne bussen var elles ikkje slutt, ved at ein omsider fekk han fram til Mosterøy. Statens Bilsakkyndige (Biltilsynet), ved stasjonssjef Jakobsen skulle også ha eit ord med i laget. Då viste det seg at brua på Finnesand var for svak til å tola vekta av ein fullasta 45-seters buss, fortel Arne. -Jakobsen klødde seg veldig hovudet og rekna ut. Omsider kom han fram til at ved fullt passasjertal måtte 11 personar bak i vogna gå av mens bussen passerte brua. Om dette gjorde han utførlig påskrift i vognkortet.

Rennfast - voldsomt framskritt

Som eigar av buss- og transportselskap, opplevde Arne Sunnanå, sterkare enn dei fleste øybuarar, den store samferdselsmessige omveltninga det var å få bilferje mellom øyane og Stavanger. Nå står me framfor ei ny omveltning, når Rennfast-prosjektet er fullført. Kva tankar gjer han seg i den samanhengen?

- Det blir eit voldsomt framskritt. Ikkje minst i den interne kommunikasjonen i kommunen. Eit eksempel: Me har i mange år hatt kjøring for Agroslakteriet. Me kan starta med å lasta opp dyr på Mosterøy. Så reiser me med ferja til Vikevåg, og får med oss dyr frå Rennesøy. Så skal me gjerne innom og henta ei ku eller to på Åmøy, før me tek ferja til Stavanger. Ein stor del av dagen går med til ein ordinær tur.

Men så kan det henda at ei ku på Rennsøy f.eks. slår seg vrang, og me ikkje når den ferja me har tinga plass på. I versta fall har det då hendt at me heller ikkje har fått plass på neste ferje. Dette er tidkrevande, det er tungvint og det er dyrt. F.eks.kostar det nesten like mykje med ferje berre frå Askje til Rennesøy, som til Stavanger.

Pensjonist og omorganisering

Arne Sunnanå kjem ikkje sjølv til å stå i spissen for den buss- og godstransport som selskapet skal drive etter at fastlandssambandet er opna. Han er nå pensjonist.

Frå 1. januar i år er "Mosterøy buss-og godsruiter - Arne Sunnanå" omorganisert til aksjeselskap og fått namnet "Mosterøy bilruiter A/S". Bjarte Edland er dagleg leiar. Selskapet har 6 lastebilar, 4 bussar og 1 minibus.

"Bamse Brakar"

Men Arne har så visst tenkt å setja seg bak rattet når det høver seg slik, også etter at vegen til fastlandet går under fjordane. Om ikkje anna så med veteranbussen "Bamse Brakar".

- Den gir eg ikkje frå meg, seier han.

- Med "Bamse Brakar" var eg f.eks. på veteranbiltreff i Bø i Telemark i påska i fjor. Der vakte bussen stor oppsikt. Men

så har eg då også stelt godt med "Bamse Brakar", så han er ein veteranbuss i særklasse.

Det seier Arne Sunnanå, som så visst også høyrer til i ein særklasse som sjåfør- og bussveteran. Og enten turane har gått i det store utlandet eller heime på øya, i alle desse åra har han kjørt utan uhell.

Frå rideveg til Rennfast

Fram til 1890-åra fanst ikkje det ein kunne kalla offentleg bygdeveg i heile Rennesøy prestegjeld. Gardimellom og fram til dampskipsbryggja, handelsplass, kyrkje o.s.b., var det å skrangla seg fram på urudd veg.

Mellom krinsane var det ikkje tale om kjøring. Det var hesteryggjen å lita på dersom ein ikkje heller valde sjøvegen. Mangt kunne forteljast om vanskane dei var ute for, t.d. ved føring av lik fram til gravplassen.

Det første vegspørsmålet ein har funne handsama i heradstyret er frå 3. desember 1862. Det galdt ridevegen mellom prestegarden og Sørbø kyrkje "hvorpå presten skydses". Presten hadde sendt skriftleg krav med påteikning både av amtet og lensmannen om at denne vegen måtte verta vølt. Heradstyret gjekk med på å ordna litt på ridevegen.

Nye vegspørsmål ser ein ikkje noko til før i 1881. På møte i desember vart det vedteke å påleggja ordføraren å venda seg til amtsingeniøren med bøn om å "foreta befarung og kalkulering af bygdevei fra ende til ende på Rennesøy og Mosterøy." Dette vart imøtekomme, og i mai 1884 fekk ordføraren overslaget som lydde på: Bygdeveg på Rennesøy frå Bøvågen om Nordbø og Vikevåg til Ask, 15.180 meter til kostnad kr 20.940. På Mosterøy var kalkulert veg frå Garmannshusa i Kloster til Aske kyrkje, lengd 7.270 meter og kostnad kr 9.000

Etter visse endringar av planane, var bygdevegen over Rennesøy ferdig i 1897. Mosterøy kom noko seinare, men i 1902 var det bygdeveg over heile øya.

Rundt århundreskiftet var det oppe mange vegsaker, og fleire bygdevegar vart bygde.

I 1908 bad vegkontoret (amtet) Rennesøy kommune om ei oppgåve over dei vegane heradet ville ha bygt i komande 50 år (femtiårsplan) med offentleg tilskot. Heradstyret førde då opp 12 vegar med ei samla lengd på 16 km. I planen heiter det: "Skal det fortsatte med veivesenets utvikling som i de sidste 20-30 år, vil der i løbet af 50 år kræves vei til så at sige hver gård."

Det skulle ta langt kortare tid enn som så før det vart bygt vegar til dei fleste gardane både på Rennesøy og Mosterøy. Men det var vegar bygde for hest og kjerre. Etter kvart gjorde automobilen sitt inntog, også på øyane i Ryfylke. Frå nyår 1936 vart vegane på Rennesøy opna for bilkjøring. Ei ny tid hadde tatt til, med nye krav til vegstandard.

Det er berre litt over 50 år sidan. Og for 100 år sidan fanst det berre ridevegar på øyane i Rennesøy kommune. Ei utruleg utvikling, på utruleg kort tid. Kva blir det neste i samferdsels- og kommunikasjons utviklinga i kommunen, når Rennfast er fullført?

Kjeld: Rennesøy prestegjeld 1837- 1937
Redigert av ei skriftnemnd
Dreyer A/S, Stavanger 1981

Harald Sel

- Vårt liv er ferjer

Ikkje galnare enn at me ser Rennfast er eit framsteg

Tekst og foto: Harald Sel

Me står på brua til ferja "Rennesøy" saman med skipper Erling Olsen og matros Sverre Skipanes. Erling bur på Askje, Sverre på Rennesøy. Dei høyrer til veteranane på Rennesøy-ferja. Begge blir pensjonistar samtidig med at Rennfast-prosjektet er fullført ved årsskiftet 1992-93.

Vil sakna ferja

Me pratar om tida som har vore, og om tida som kjem når Rennesøy-ferja sluttar å gå.

- Ser de fram til å kjøra under sjøen, når de som pensjonistar skal fram og tilbake mellom øyane og fastlandet?

Dei to ser på kvarandre og gjer mine om kven som skal svara. Dei har sjølsagt fått liknande spørsmål mange gonger før, og svaret kjem kjapt - frå Sverre:

- Ser fram til og ser fram til. Vårt liv er ferjer. Men me er ikkje galnare enn at me skjønar at fastlandssambandet er eit framsteg. Så det blir moro å prøva tunnelane og. Men me kjem til å sakna ferja. Det sosiale samværet ombord blir vanskeleg å erstatta.

Her skyt Erling inn:

- Ja, og så alle dei politiske debattane og ordskifte av alle slag. Ombord på ferja har folk tid til å prata og diskutera.

Politikar

Erling Olsen er politisk aktiv, og har vore det lenge. Han har site 4 periodar i kommunestyret for Arbeidarpartiet, 2 av dei i formannskapet. Det er ikkje få gonger i desse åra at sambygdingar har tatt turen opp på brua for å drøfta politiske saker med han.

Som politikar har Erling vore med i første rekke i ordskiftet om Rennfast, like frå den første planlegginga. Men for han har ikkje saka vore vanskeleg.

- Sjøl om eg er ferjemann, så har eg gått inn for prosjektet heile tida, seier han.

Utfordringar på ferja

Erling og Sverre styrer ferja fram gjennom roleg farvatn. Me legg inn til

Bru, Vestre Åmøy og Askje. Så legg ferja ut på siste strekninga til Vikevåg.

Dei to ferje-veteranane har rutine og sine merke og legg til og frå ferjestøene med sikker presisjon.

- Blir det ikkje einsformig og kjedeleg å reisa att og fram same strekninga, mange gonger til dagen - år etter år? Dei svarar nesten i kor:

- Nei, her trivst me. Og Erling held fram:

- Ja, det er nesten rart at me ikkje går trøytte. Men her er det alltid nye utfordringar. Når me har fått bilane med oss og passasjerane er fornøgde etter ein tur, så er alt fint. Og så er me slik ein fin gjeng som arbeider ombord på ferja. Så alt er topp.

Komplisert bilfrakt

- Men det er vel komplisert å frakta bilar på denne ruta, med fleire anløp og blanding av bilar som har tinga plass og bilar som ikkje har det?

- Det kan vera svært komplisert. Bilar det er bestilt plass for må vera med, samtidig som me må sørge for at det kjem med bilar som det ikkje er bestilt plass for, også til dei første stoppeplassane. Å lasta ferja slik at det går greit med iland- og ombordkjøringa på alle ferjestøene, er også eit "sjakkspel". Ofte går det på centimeter.

Grei rute

Elles understreker både Erling Olsen og Sverre Skipanes at ferjeruta på Rennesøy i det store og heile er ei veldig grei rute.

Men enkelte tøffe turar har dei hatt, når vinden har nådd opp i storm og orkan. Av og til har dei måtta sløyfa enkelte anløp, men berre ein gong har dei måtte gje opp. Då blei ferja liggande på Bru, på grunn av veret.



Sverre Skipanes ved roret på "Rennesøy".

Sikra trivsel og framtida

Det er rett før me skal leggja til ved kommunesenteret Vikevåg. Erling Olsen er alt i ferd med finmanøvreringa.

Men det går så rutinemessig, at han slett ikkje har problem med å svara på siste spørsmålet vårt. Kva trur han fastlandssambandet vil ha å seia for Rennesøy?

- Eg håpar og trur at det vil vera med på å sikra trivsel og framtida for oss som bur her på øyane. Særleg håpar eg på at fastlandssambandet vil føra til næringsutvikling, slik at det blir mindre pendling.



Skipper Erling Olsen manøvrerer ferja inn til kaia

Første fullførte Rennfast-anlegg

Tekst: Harald Sel

Foto: Torleiv Haugvaldstad



Renate Dalaker, elev ved Rennesøy skule, foretok den offisielle opninga av brua i Bergekrossen. Ilo har ordførar Christoffer O. Hausken på si venstre side og prosjektleiar Tor Geir Espedal til høgre. Elles ser me stort sett elevar frå Rennesøy skule som var innbedne gjester til opninga.

Alt i november i fjor kunne den første vesle delen av Rennfast-prosjektet tas i bruk. Då blei brua i Bergekrossen på Rennesøy opna for trafikk, med alle barna på Rennesøy skule som innbedne gjester.

Brua på Berge fører lokaltrafikken over den nye riksvegen. Dermed vil det gamle vegnettet fungera uavhengig av riksvegen, samtidig som brua blir ein del av påkjøringskrysset mellom lokalvegen og riksvegen.

For anleggsarbeidet var det viktig å få brua på Berge tidleg ferdig, slik at arbeidet kunne drivast utan konflikt med annan kryssande bygdetrafikk.

Og for skulebarn og andre mjuke trafikantar er forholda gode, med romsleg gangfelt.

"Brakkebibliotek" på Rennesøy



Sveinung Marvik og Erik Littlehamar på leit etter lesestoff i "bibliotek-hylla".

Dei som bur på brakkeleiren til vegvesenet på Rennesøy skule ikkje mangla lesestoff. Det sørger Rennesøy folkebibliotek for.

Kvar 14. dag er folk frå biblioteket innom brakkeleiren med nye bøker. Det er i fellesrommet me finn bokhylla.

Den inneheld til ei kvar tid ca 100 bibliotek-bøker.

Biblioteksjef i Rennesøy kommune, Grete Aske, seier at det var biblioteket som var initiativtaker til denne ordninga.

Det blir kjørt bokbuss på Rennesøy. Då passa det fint med ein tur innom leiren, når ein likevel var ute med bussen.

Me spør Grete Aske kva slags bøker vegarbeidarane på Rennfast helst les.

- Det går helst på krim- og spenningsbøker. Elles er det tydeleg at dei lange arbeidsskifta og tilsvarande lite fritid, set sitt preg på leselysten.

Eg har inntrykk av at avislesinga blir prioritert. Og etter at avisene er lesne, er det nok ikkje alltid så mykje overskot igjen til boklesing, seier Grete Aske.

Tekst og foto: Harald Sel

Rike fornminne-funn på Rennesøy

Norges eldste kjente boplass på Galta

Av Mari Høgestøl, prosjektleder for Rennfast-undersøkelsene

De arkeologiske undersøkelsene i forbindelse med Rennfast-prosjektet er noe av det mest omfattende Arkeologisk museum i Stavanger har gjennomført.

Rennesøy er den mest fornminnerike kommunen i Rogaland. Med en vegtrasé som stort sett følger kystlinja, var

det ikke overraskende at det, under registreringsfasen, hovedsaklig i 1988, ble registrert 73 nye kulturminner i tillegg til de 11 som var kjent fra før.

Utvelging

En omfattende undersøkelse av alle disse kulturminnene var selvfølgelig umulig. 1989-sesongen ble derfor stort

sett brukt til forundersøkelser. Ved dette kunne en bedre avgjøre hvilke kulturminner som skulle undersøkes nærmere.

Vi var særlig interessert i å undersøke følgende:

- 1) Boplasser fra den eldste delen av steinalderen.
- 2) Boplasser som avspeiler både jakt/fangst og jordbruksøkonomi.
- 3) Området rundt den gamle middelalderkirka på Sørbø.
- 4) Gravhauger og andre synlige kulturminner.

11000 år gammel boplass

I 1990 som var hovedsesongen for de arkeologiske undersøkelsene, ble 25 kulturminner undersøkt.

Sju boplasser er fra den eldste delen av steinalderen. Det vil si eldre enn 7000 år. Særlig var en av dem interessant. Den ligger like overfor Galtavågen. Boplassen er sansynligvis minst 11000 år gammel, og er i så fall den eldste som hittil er kjent i Norge.

Av gjenstander er det stort sett bare funnet pilespisser (177 stk.) og "økser" (15 stk.). "Øksene" må ha blitt brukt til grovpartering av kjøtt. Boplassen må ha vært en jaktplass, som en har vendt tilbake til flere ganger.

Rikt funn på Voll

Av boplasser som gjenspeiler en økonomi basert på jakt/fangst og jordbruk, er boplassen på Voll spesiell. Her ble det under markoverflata funnet spor etter et 9 x 4 meter stort hus. Hustypen er knapt kjent i Norge tidligere. Men ut fra danske og svenske paralleller, må det være fra siste del av steinalderen eller tidligere del av bronsealderen (ca 2000 -1300 år f. Kr.).

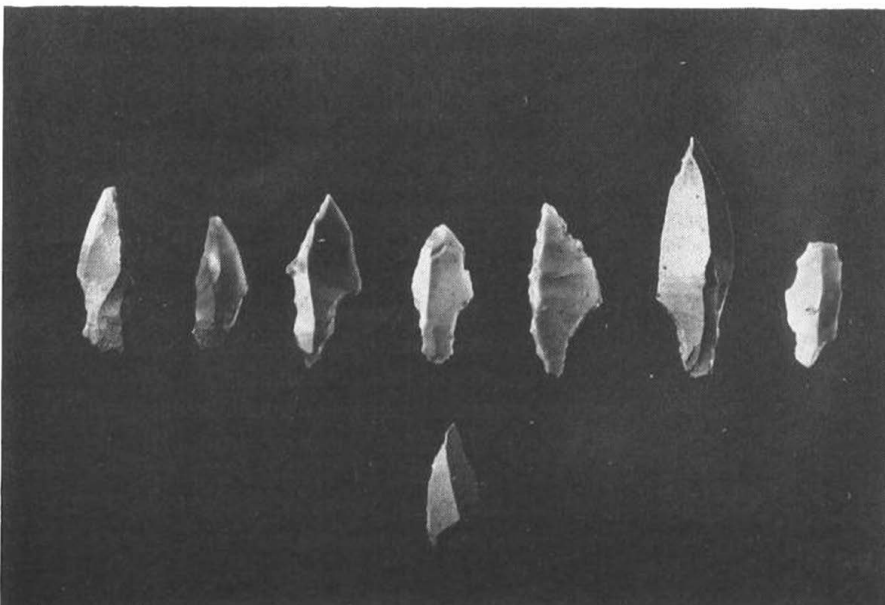
I og ved huset lå pilespisser av flint. Og i gropene, der stolpene har stått, er det funnet korn.

På ei flate like ovenfor huset, lå et opptil 40 cm tykt avfallslag med keramikkskår, flint, ei ødelagt flintsigd



Oppmåling ved steinalderboplass på Galta

Foto: Åge Pedersen



Pilespisser og mikrolitt (nederst) fra Galta.

Foto Åge Pedersen



Utgraving av merovingerhus på Sørbø. Gropene i bakken viser hvor stolpene har stått.

Foto: Olle H. Hemdorf

og forkullet korn. Om huset og avfalls- laget er samtidig, får vi først vite når trekull fra stedene er radiologisk datert.

Sørbø-området

I Sørbø-området har vi hatt forundersøkelser i 1989 og 1990. I 1989 fant vi et hus som er radiologisk datert til merovingertid (650-800 år etter Kr.). Dette er det første huset fra denne perioden, som er funnet i Sørvest-Norge.

I fjor dukket det også opp spor etter hus. Undersøkelsene vil fortsette i år. Formålet er, i dette området med gravhauger, runestein, bautastein, nausttuft og ikke minst middelalderkirka, å utføre en mikrostudie (totalstudie) i framveksten av en storgård.

Gravhauger

Ni gravhauger er undersøkt på Austbø, Nordbø og Ertenstein. Åtte av disse inneholdt gjenstander: keramikk, sverd, øks, pilespiss av jern, nagler (fra båtgraver), belteutstyr, importert romersk glass og en smeltet gullklump.

Gravhauger gir informasjon om gravskikk, som igjen gir kunnskap om blant annet religion, økonomi og sosial organisering.

Fra en arkeologisk synsvinkel må undersøkelsene på Rennesøy betraktes som vellykket. Den mest omfattende delen i felt er nå ferdig. I år gjenstår en del mindre undersøkelser, særlig rundt Sørbø kirke.



Fosfatkartlegging på Sørbø. Middelalderkirka fra ca 1140 i bakgrunnen.

Foto: Åge Pedersen

Tussen i Vikefjell

*Der budde ein tusse i Vikefjell
oppi Vikefjell.
Han var tolv hundre år
og så lurvut som ein fell,
denne tussen i Vikefjell.*

*Han levde i fred der i Vikefjell,
inni Vikefjell.
Men ein dag vart det bråk
og forskremelege smell,
der i lia ved Vikefjell.*

*Og tussen som budde i Vikefjell,
der i Vikefjell,
han stakk trynet sitt ut:
"Kva er dette for eit gnell
her ved foten av Vikefjell?"*

*Men då fekk han sjå der ved Vikefjell,
innved Vikefjell,
at dei bora og skaut
i frå morgon og til kveld
oppi dalen ved Vikefjell.*

*For no skal det byggjast ved Vikefjell,
oppmed Vikefjell.
Du får grannar, du tusse,
som kan vitja deg i kveld
i di stove i Vikefjell.*

*Ja, dei rotar og grev der ved Vikefjell
innved Vikefjell.
Du sku' aldri ha sett
på slik styring og slikt stell
som i bakken ved Vikefjell.*

*Men tussen som såg ut av Vikefjell,
ut av Vikefjell
ja, han gret slik at
Vikestemmen sprengdes med ein smell!
Det vart flaum under Vikefjell.*

*Han hauka og bar seg i Vikefjell,
inni Vikefjell.
Men så roa han seg ned
for det hjalp han ikkje lell
om han kjefta i Vikefjell.*

*Så stengde han døra til Vikefjell,
ja til Vikefjell.
Stappa bjørkeskog i øyro
og drog over seg sin fell.
og so somna han i Vikefjell.*

Karl Johan Lamberg
Frå: Ord frå øyar
Rennesøy kulturstyre, 1986

Rennesøy kommune under - og etter anleggsarbeidet

Av rådmann Olav Pladsen

Omkring 5 år etter ein for alvor tok opp planane om eit fastlands-samband for Rennesøy kommune, er anleggsarbeidet forlengst i full gang. Alt har gått så fort at det nok er mange som har vondt for å tru det dei ser.

Rennesøy-buen er eit sindig folkeferd. Sjølv om det i planfasen var ei viss usemje om prosjektet, har nærmast alle slått seg til ro med at nå får ein gjere det beste ut av det som kjem. Nokre er det nok som gler seg uhemma, men dei fleste er avventande og stiller seg spørsmålet om kor dyrt det blir gjennom bommen.

Rennesøy meir "aktuell"

Tidene er ikkje slik at ein kan vente seg det store presset på kommunen sjølv om folk i regionen nå veit at tunnelane er klare for bruk frå desember 1992. Det kan registrerast at fleire av dei som har søkt stilling i kommunen, peikar på at Rennfast gjorde det meir aktuelt å etablere seg i dette området som blir svært sentralt i Rogaland. Det same kan seiast om tomteskjorar, sjølv om den store pågangen etter tomter ikkje har komme.

Næringsvirksomhet

Ny næringsvirksomhet på grunn av Rennfast har ein så langt ikkje fått, men vi har fleire signal om at prosjekt og etableringar blir vurderte.

For enkelte bedrifter i kommunen har prosjektet gitt arbeid som har betydd ein god del for å halde virksomheten i gang, for andre har det gitt lite eller ingenting.

Dersom ein ser på anleggsfolk som arbeider i eller for staten, er det Sandnes kommune som må få dei fleste skatte-kronene. Og eksempelvis rekrutterer ein kommune som Vindafjord fleire arbeidsfolk enn Rennesøy.

Planlegging og tilrettelegging

I Rennesøy kommune er ein elles i gang med å førebu seg på det som skal komme på fleire område.

Det blir satsa ein god del når det gjeld: -tilrettelegging av bustadtomter -tilrettelegging av næringsområde, og -ei utviding av kulturtilboda

I dag har kommunen byggeklare tomter på Askje og i Østhusvik. I det nye byggefeltet på Eltarvåg i Vikevåg-området vil dei første tomtene vere klare sommaren 1991. Overskotsmasse frå Eltarvågfeltet blir nytta til å bygge ein molo for ei småbåthamn nær opp til byggefeltet.

I kommuneplanen er det lagt ut næringsområde langs den nye riksveg 1, i Vikevåg sentrum og på Skaraberget ut mot Åmøyfjorden. Her vil mulighetene bli gode for næringsdrivande som vil satse på gjennomgangstrafikk, lokale og regionale marknader - eller ei unik djupvasskai.

I 1990 blei eit nytt grendahus og ny idrettshall tatt i bruk, og ein er i gang med å bygge om det gamle meieriet i Vikevåg til kulturhus for heile kommunen. Dessutan har ein intensivert arbeidet med å kunne tilby fleire barnehageplassar.

Med Rennfast går Rennesøy kommune inn i spennande tider med utfordringar på mange område. I hovudsak må kommunen stole på egne krefter når det gjeld å takle dei ulike spørsmål, men det bør vere eit rimeleg krav at også staten på visse område yter sitt.



Bildet viser eit av bustad-områdene i Rennesøy kommune, på Askje.



Rennesøy kommune, med nye vegar, bruer og tunnelar til fastlandet

Kommunen førebur seg på det som skal komme etter at fastlandssambandet er etablert.

Det gjeld m.a. tilrettelegging av 5 nye næringsområder. Plasseringa av desse er vist på kartet.

