



Statens vegvesen

Mitt arbeid, opplevelser
og historier
fra Vegdirektoratet
1963–2005

Kjell Garbekken



*Mitt arbeid, opplevelser og historier
fra Vegdirektoratet 1963–2005*



Forord

Dette er en beretning om mitt arbeid i Vegdirektoratet, og om utviklingen av systemene jeg har arbeidet mest med, motorvogn og førerkort-registrene, som med en felles betegnelse ble kalt AUTOSYS fra midten av 70-tallet.

Jeg har også satt inn en del fotomateriale fra mitt private album og andre kilder, noe som jeg syntes brøt opp fortellingen og gav den mer liv. I *kursiv* har jeg også tatt med en del «historier» eller anekdoter fra arbeidsplassen, eller om medarbeidere som jeg syntes det var morsomt å nevne.

Det som er skrevet er så mye fakta som jeg kunne oppdrive, men er også min subjektive oppfatning av hendelser, og er slik jeg husker det nå. Det er over førti år siden jeg begynte i Vegdirektoratet, så mye er nok glemt, men noe er notert ned, og jeg har også noe «historisk materiale» som jeg har samlet på. Jeg vil også nevne Arvid Bakke, Ola Diserud og Rolf Erik Larsen som jeg har kontaktet for å verifisere enkelte datoer og hendelser.

Rykkinn mai 2006

Barndom og ungdom

Jeg ble født 19. februar 1941 på Elverum Sentralsykehus av foreldrene Gudrun og Oddbjørn Garbekken.

Jeg vokste opp på Atna i Østerdalen, de første 5 årene på Schulhus, gården til mine besteforeldre, siden på et forpaktet småbruk som het Fjell, inntil min far og mor kjøpte tomt og bygget sitt eget hjem, beliggende ved jernbanelinja (Rørosbanen), ca 1,5 kilometer syd for Atna stasjon. Det var 2 mål tomt, enebolig og uthus. Senere ble det bygget en garasje på tomta.

Jeg begynte på folkeskolen høsten 1948 i «gammelskola» som lå ved kirken, og flyttet til nybygget skole et par kilometer unna i 1950. Etter 7 år på folkeskolen, gikk jeg også 1 år på framhaldsskolen på Atna. I 1956 begynte jeg på realskolen på Koppang, hvor jeg gikk i 3 år, med avgangseksamen i 1959. For reisen fra Atna til Koppang, og retur, ble det benyttet tog hver dag, «motorvogna» om morgenen, og godstoget hjem på kvelden. Strekningen er 25 kilometer en vei.

Fra høsten 1959 ble jeg med far i skogen og hugget tømmer. Jeg søkte på flymekanikerskolen i Luftforsvaret, og ble innkalt til Kjevik i april 1960. Etter en ukes tester og sjekker måtte jeg reise hjem, da det viste seg at jeg hadde for dårlig syn (nærsynthet) til å komme inn på skolen. Jeg ble erklært «arbeidsdyktig A», mens man måtte være minst «stridsdyktig C». Jeg arbeidet derfor i skogen sammen med far frem til jeg ble innkalt til ordinær militærtjeneste i april 1961. Gardermoen flystasjon ble deretter mitt oppholdssted i 18 måneder. Etter rekruttskolen på 3 måneder ble jeg beordret til tjeneste på statistikkkontoret i hovedkvarteret på Gardermoen. Det ble en interessant arbeidsplass med greie sjefer og etter hvert selvstendig arbeid. Allikevel var dimmiteringen i oktober 1962 etterlengtet.

Det var ikke arbeid å få i skogen da jeg kom tilbake fra militærtjenesten i oktober 1962, så jeg meldte meg arbeidsledig. Jeg søkte på flere jobber, og den mest interessante var en jobb i vegvesenet med noe som for meg var helt nytt og spennende: «elektronisk databehandling». Jeg fikk denne jobben, og i januar 1963 reiste jeg til Oslo for å begynne i Vegdirektoratet. De første 3 ukene bodde jeg hos min onkel og tante på Grorud, men fikk meg en hybel ute på Nadderud i Bærum, som jeg flyttet til 25. januar 1963. Jeg brukte buss til og fra arbeidet i Oslo hver dag.

I 1974 flyttet jeg sammen med samboer inn i en terrasseleilighet på Rykkinn, hvor jeg fremdeles bor.



Hjemstedet mitt på Atna i Østerdalen der jeg vokste opp.

Arbeid i vegdirektoratet

Schwensensgate

Vegdirektoratet holdt den gang til i Schwensensgate, og de første 14 dagene jobbet jeg i «brakka» i Schwensensgate, hvor Sentralregisteret for motorkjøretøy (S-REG) var plassert. Lederen var Bjørn K. Nærnes.

Der holdt også «punchedamene» til. Det var de som laget hullkort ut fra kopier av vognkortene som ble sendt inn fra bilsakkyndige. Jeg ble satt under opplæring av Jørgen Jensen, og oppgaven besto i første rekke å skrive for hånd såkalte «fabrikkkort» for understellsregistret.

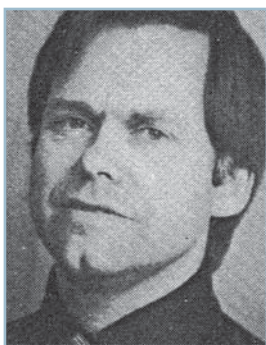
Dette understellregisteret ble påbegynt allerede i 1916. Grunnlaget var vognkortene. Dette fabrikkkortet inneholdt kjennemerke og understallsnummer, samt når og hvor kjøretøyet ble registrert første gang her i landet. Deretter ble kortene manuelt sortert på understallsnummer og satt ned på riktig plass i et register. Dette registeret har fulgt vegvesenet i all tid senere også, selv om fabrikk-kortene ikke ble produsert etter at motorvognregisteret ble modernisert og arkivert på magnetbånd. I «brakka» jobbet også andre personer som sjekket kopiene av vognkortene og arkiverte dem i et sentralt register. Hvis det oppsto feil eller mangler på disse kortene som måtte rettes opp, hadde et par utvalgte personer daglig kontakt med bilsakkyndige rundt om i landet på telefon, for å konferere om feilene.



Bjørn K. Nærnes.



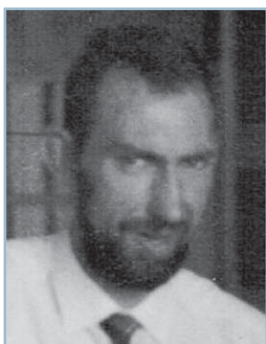
Jørgen W. Jensen



Ola Diserud

Hullkortregisteret i Rådhusgata

Hullkort hadde blitt benyttet av forsvaret siden 1948, og fra 1956 ble det benyttet hullkort i innkrevningen av motorvognavgifter i Oslo. Det sentrale bilregisteret på hullkort i Vegdirektoratet ble opprettet fra 1.1.1960. Ved opprettingen ble det brukt såkalte strekkort for å få inn opplysninger. Dette var hullkort hvor man brukte en blyant og streket en linje i spesielle felter, og at en egen maskin avfølte disse grafittstrekene og laget hull i kortet. Vegdirektoratet brukte IBM hullkortmaskiner, og disse og hullkortregisteret var plassert i Rådhusgata 8.



Kåre Urheim

Rådhusgata

Den 21. januar 1963 begynte jeg i Rådhusgata 8, hvor hullkortmaskinene, som jeg egentlig skulle betjene, sto. Victoriagården i Rådhusgata 8 var en stor forretningsgård med mange forskjellige forretninger og leietagere. De som vi hadde kontakt med var først og fremst Avgiftsdirektoratet som hadde tilhold i 4. etasje og Statistisk Sentralbyrå som holdt til i 2. og 3. etasje. På gateplan var det en kiosk og en moteforretning. Vegdirektoratet hadde lokaler i 5. etasje, og maskinene sto i et lokale inn mot bakgården. Der arbeidet det 3 personer fra før: Arvid Bakke, Jan Kristiansen og Kåre Urheim. Samme år som meg begynte også Ola Diserud. Han ble senere kontorsjef, men sluttet i Vegdirektoratet på siste del av 80-tallet.

Bakgården i Rådhusgata 8 ble brukt til henting og levering av varer, da det var heis opp til de forskjellige etasjene. Vi som jobbet der hadde mye moro med gatesangere som alltid stilte seg opp inne i bakgården. Da samlet vi sammen noen mynter i et papir og kaste ned. Det morsomste var selvfølgelig å kaste ned myntene uten innpakning, for da ble det et svare liv nede på bakken med å finne «løse» mynter. Ikke særlig hyggelig for de stakkarene det gjaldt, men moro for oss, syntes vi!

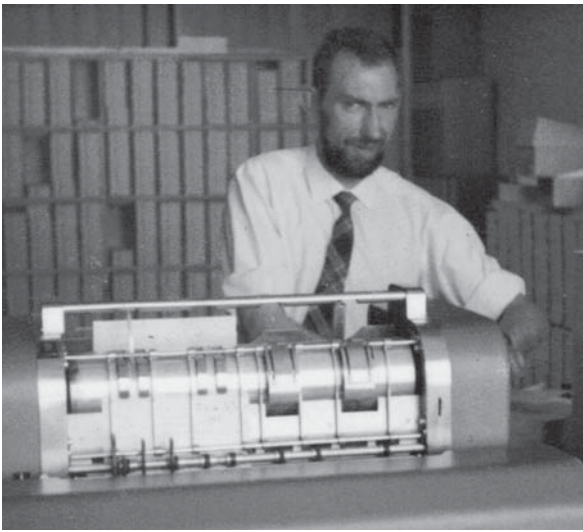


Arvid Bakke

Før jeg kunne betjene IBM-hullkortmaskinene på egenhånd måtte jeg ha en opplæring. Den ble utført av de andre ansatte, men etter hvert gikk jeg også på IBM-skolen, hvor det ble holdt kurs i plugging, dvs. «programmering» av de forskjellige maskinene. Maskinene vi hadde på begynnelsen av året 1963 var 083 sorterer (med en hastighet 1000 hullkort i minuttet), 557 interpreter (oversetter som laget lesbar tekst på hullkortet ut fra hullene i kortet), 088 collator (som ut fra kjennemerkersekkefølgen satte inn nye, eller tok ut gamle hullkort i registeret som ble matet inn), 519 reproduser (maskin som kopierte fra et hullkort og laget nye, enten like eller med annet innhold), samt en maskin (kalt 408 tabulator), som skrev ut lister på papir fra hullkort og summerte tall, eller talte opp antall hullkort). Denne maskinen ble også brukt til å skrive ut giro-hullkort for årsavgift og andre avgifter for Avgiftsdirektoratet, men da omgjort til en 421 bill-feed maskin.



Jan Kristiansen

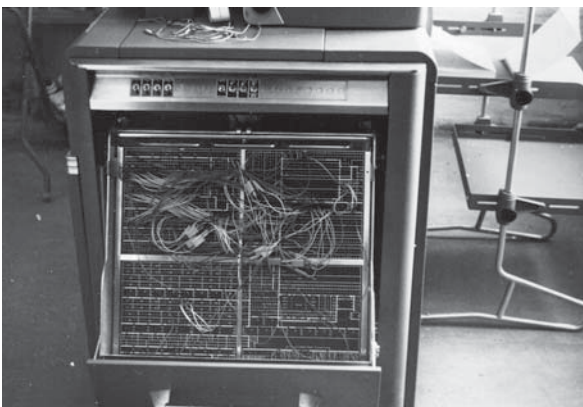


Urheim kjører bill-feed på 421



Bakke ved oversetteren 557 og med reproduseren 519 i forgrunnen

Bortsett fra sorteringsmaskinen så ble de andre maskinene styrt fra et såkalt «pluggbord». Pluggbordene var ca 30x30 cm, men for 408/421 tabulator var pluggbordet ca 75x75 cm. De inneholdt en masse hull som vi satte «plugger» i, dvs. med en ledning imellom, som knyttet to hull sammen for å styre impulsene fra maskinen. Ledningene kunne ha forskjellig lengde etter hvor langt fra hverandre de aktuelle hullene satt. På den måten kunne vi styre hva som skulle skje når maskinen ble satt i gang: hvor hullene skulle stanses, hvor det skulle skrives i kortet eller på papir, og ikke minst hvordan kortene som gikk gjennom maskinen skulle behandles.



408 Pluggbord

Registeret på hullkort ble ajourholdt en gang pr uke, hvor hele hullkortregisteret ble kjørt gjennom collatoren, som plukket ut de kortene som skulle ut, og la inn de nye. Dette ble gjort ved at det ble «punchet» et «avgangskort» som maskinen sammenlignet med tilsvarende kort i registeret.

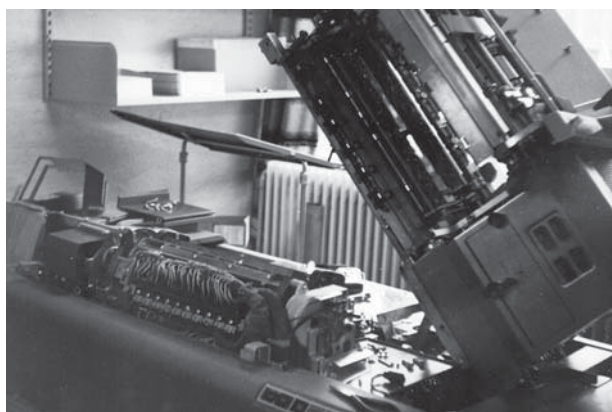
Hele registeret ble oppbevart i registerskap med spesielle skuffer for hullkort, og hver skuff inneholdt 3000 kort. Hvert skap inneholdt ca 20 skuffer.

Hullkortene kom ferdig hullet fra jentene som satt ved «punchemaskinene», men ble også kjørt gjennom 557 oversetteren for å få på en større lesbar tekst på hullkortet. Det som ble skrevet på kortet var det som var punchet i kortet.

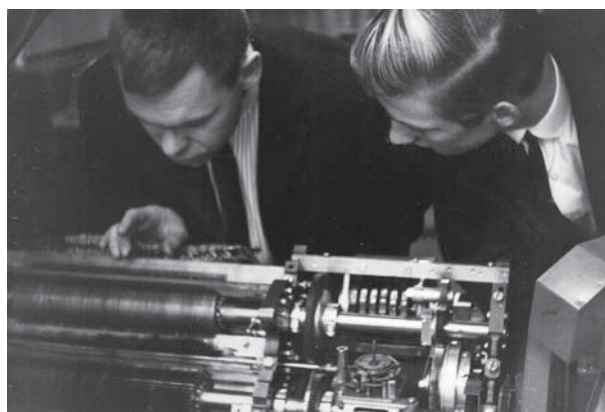
The image shows a large IBM punch card with a grid of numbers. The card is divided into several sections. At the top, there are columns for 'KJENNERMERKE', 'NAVN', and 'ADRESSE'. Below these, there are columns for 'KOMMUNE', 'DISTR.', 'Y/K', 'AVG. GR.', 'KJT. GR.', 'REG. ÅR', 'MERKE', 'TYPE', and 'RUT.'. The main body of the card is filled with a grid of numbers, with some numbers being punched out. In the center of the card, there is a logo featuring a crown and wings, which is the logo for Eierkort. At the bottom of the card, there is a footer that reads 'IBM NORGE. SENTRALREGISTERET FOR MOTORKJØRETØYER - 5916. EIERKORT'.

Eierkort hullkort

Hullkortmaskinene som vi leiet var IBM-maskiner, og fra IBM ble det sendt ut såkalte «teknikere» for vedlikehold, eller på tilkallelse fra oss hvis det oppsto feil. Det var som regel en eller to personer som hadde ansvaret med å komme hvis det var Vegdirektoratet som tilkalte. Vi ble etter hvert godt kjent med disse karene, men det som var det pussige var at de alltid møtte opp i dress, hvit nylonskjorte og slips, samt en koffert med diverse redskaper og måleutstyr. Det morsomme noen ganger var derfor at når de forlot oss etter endt oppdrag, var ikke skjorta så hvit lenger, men merket av oljeflekker og annet fra maskinene som i noen tilfeller var plukket nesten helt fra hverandre ved vedlikehold, eller for å finne feil. Man kunne noen ganger kalle dem «sjabby». Men flinke var de, og skulle de noen ganger stå fast på en oppgave, så ringte de kontoret. Da kom selveste «guruen», en eldre mann som aldri tok av seg dressjakka, eller utførte noe selv. Han sto bare og beordret hva som skulle gjøres for å få maskinen klar. Det sto respekt av den karen!

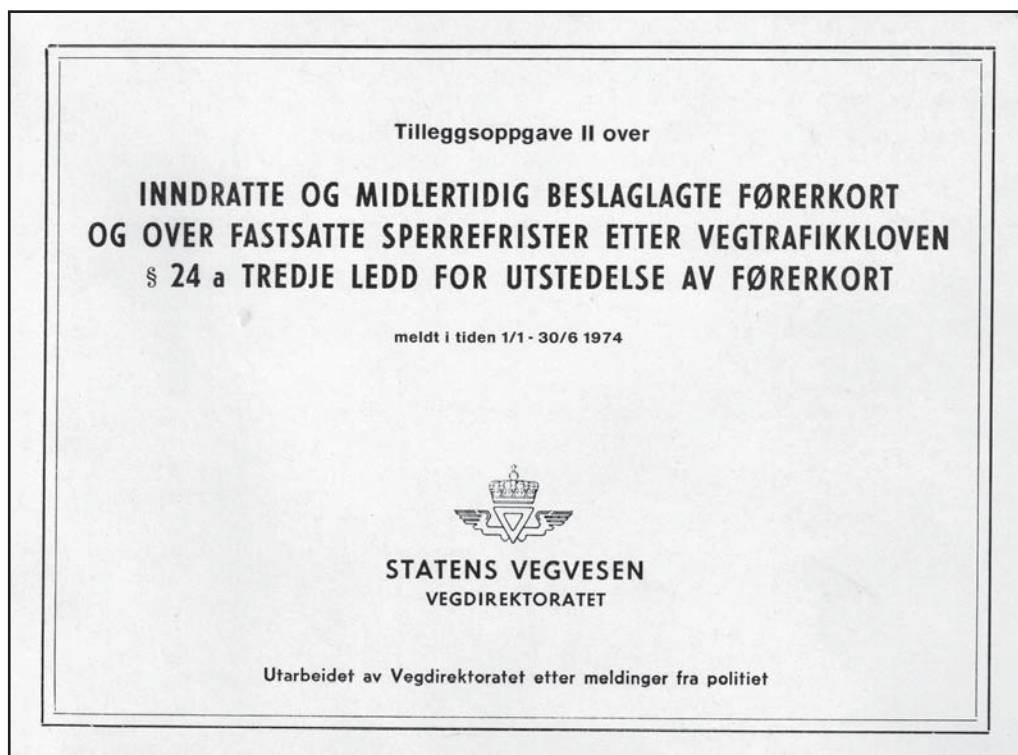


Vedlikehold på 408



Her er det best at en tekniker utfører vedlikeholdet!

I tillegg hadde vi ansvaret for et register over inndratte førerkort, også på hullkort. Jeg fikk etter hvert ansvaret for dette registeret som ble kalt «synderregisteret». Dette registeret var et register over de personer som hadde mistet førerkortet på grunn av fyllekjøring, straffbare handlinger eller sykdom (vanligvis epilepsi). En gang hvert kvartal ble det laget en «bok» til politiet, med alle som hadde inndratt eller beslaglagt førerkort. Vi listet ut en liste på papir fra hullkortene, og listen ble trykket, innbundet og distribuert til politiet og de som hadde bruk for den. Dette registeret var hemmelig, og bare et fåtall hadde tilgang til dette.



Forsiden av boka med «syndere» som ble gitt ut

En sak som voldt oss mye arbeid var at postverket innførte soner på alle Oslo-adressene. Det skulle hete Oslo 1, Oslo 2, Oslo 3 o.s.v. Det betydde derfor at vi måtte plukke ut alle hullkort med Oslo-adresse, og så kom det eksperter fra postverket som leste på kortet hvilken adresse det inneholdt, og la kortet i «hylla» for den enkelte sonen. Vår oppgave etterpå var å sortere kortene og «punch» inn sonenummeret i kortet. Heldigvis ble det brukt de maskinene vi hadde til dette.

En av de som sluttet i 1964 var Kåre Urheim. I stedet fikk vi inn en ung, flink kar som het Helge Lyrstad. Han jobber fremdeles i Vegdirektoratet.

Kåre Urheim var bergenser, og som vanlig for bergensere hadde han mye rart for seg. Han skulle alltid gjøre enkelte ting på sin måte, noe som vi andre ikke helt skjønte vitsen med, eller bifalt. I 1963/64 kom 5-kroners-mynten, og Urheim var med en gang ute og vekslet inn 100 kr i 5-ere. Disse ble behørig vist frem og «trikset» med. Han var en av de første som hadde disse myntene.

En annen av de som jobbet sammen med meg i begynnelsen, var Jan Kristiansen.

Han var en humørfylt kar som fant på mye rare ting. Jan var også musiker og spilte i Kristiania Jazzband. Karene i dette bandet var alle glade gutter, og Jan fortalte mange morsomme historier fra deres opptredener og «hyttefester». Jan hadde et kallenavn som han nesten var bedre kjent for enn under sitt riktige navn. Navnet var Olram Slåpen, en av Aukrusts figurer. Fra hvem eller hvordan han hadde fått dette navnet vet jeg ikke, men han ble vanligvis bare tiltalt som «Slåpen». Vi som jobbet nær ham brukte vanligvis Jan. En av Slåpens gags for oss og andre som var til stede, var at hvis telefonen ringte tok han av røret og svarte noe lignende som dette: «Hallo, det er hos Hansens lompebakeri!». Hva andre ikke la merke til var at han holdt gaffelen nede med fingeren, så den som ringte ikke hadde hørt hva han sa. Etterpå svarte han som vanlig.

Noe annet som moret Jan var da det ble gravet i Dronningensgt. som vi hadde fullt utsyn til. Det var tydelig at kloakkrør skulle skiftes ut, og at i en kort stund kom kloakken ut i grøfta. Dette måtte Slåpen selvsagt undersøke. Var det fra vårt toalett kloakken kom? Jan inn på toalettet, rev av en meter med toalettpapir som ble putt i skåla, og trakk ned. Så var det å styrte bort til vinduet og holde øye med enden av kloakkrøret i grøfta. Stor var begeistringen og jubelen da en meter toalettpapir om en stund dukket opp i grøfta!

Et annet av Jans «stunt» var at han skrev på et hullkort: «Dette kortet er kastet av Olram Slåpen 28/11-1967», og slapp det ned bak et av hullkortskapene. Da vi i august 1972 fjernet skapene fordi hullkortene ble faset ut, fant vi kortet til «Olram». Dette kortet har jeg fremdeles. Jan sluttet i Vegdirektoratet i mars 1968 for å begynne som datasjef i Norges Automobilforbund.



Helge Lyrstad



Kåre Urheim



Jan Kristiansen

Nye lokaler

I 1966 fikk vi et stort lyst lokale mot syd hvor alle hullkortmaskinene ble samlet, samt at alle skapene med hullkort også ble plassert der. Det spesielle med dette rommet var at døra fikk kodelås, som på en safe, så ingen uvedkommende skulle komme inn. Vårt tidligere maskinrom ble omgjort til kantine for de statlige institusjonene som holdt til i Rådhusgata 8. Vi fikk også et par kontorer i tillegg, samt et oppholdsrom for oss hullkortoperatører, som vi ble kalt.



Arvid Bakke jobber med et pluggbord i våre nye lokaler. Sorterereren i bakgrunnen

Rett over for Rådhusgata 8 i Dronningensgt. var det et hotell. Dette hotellet var av det «lette» slaget, så det ble brukt til litt av hvert. Vi fant fort ut på mørke kvelder at ikke alle trakk for gardinene før de satte i gang diverse «aktiviteter». Det kunne bli ganske underholdende til tider, akkurat som man i dag tar inn pornofilmer på TV og video, men uten «sladden».

Den mest hektiske perioden hvert år var i januar og februar, da vi fikk inn fra alle bilsakkyndig-stasjonene papiroversikter over alle kjøretøy som sto avregistrert pr 31.12. Fra disse listene ble kort plukket for hånd ut av hullkortregisteret, og senere også i papirregisteret (S-REG, senere M-REG). Dette var en omfattende jobb og folk ble innleid for å hjelpe. Ut fra listene som var sortert på kjennemerke, ble hullkortet plukket ut fra skuffene. Disse utplukkede kortene ble det tatt vare på, og siden ble de sortert og listet opp i lister over avregistrerte 31.12 dette året. Lista ble så vidt jeg husker brukt til å ta ut av papirregisteret. Det var en omfattende bruk av overtid, og jeg kan huske at jeg et år hadde over 90 timer overtid i januar. Det hadde ikke blitt tillatt i dag!

Avgiftsdirektoratet

Etter at hullkortregisteret var à jour pr 31.12 skulle det lages hullkort til Avgiftsdirektoratet for utskrivning av avgifter. Det var fem avgiftstyper den gang: årsavgift, vektavgift på bensindrevne kjøretøyer, kilometeravgift på dieseldrevne kjøretøy, dieselavgift på tyngre kjøretøy (også tyngre hengere), og årsprøvenummeravgift. Årsavgiften var den største, og vi hullkortoperatører jobbet i 2 skift i lengre tid for å få disse gjennom maskinen som laget giroinnbetalingskort. Dette ble kalt en «bill-feed-kjøring». Avgiftsdirektoratets hullkortregister ble brukt som grunnlag når nye giro-kort ble stanset med hull. Dette var et vanlig hullkort, men hadde en avrivningskant ca 1/3 inne på kortet. Maskinen som tidligere er kalt 408, ble omgjort til 421 og brukt til å skrive på kortene navn og adresse, beløp og annen informasjon. Avgiftsbeløpene ble summert og avstemming for hvert fylke foretatt. Det var en nøyaktig og nitid prosess som skulle følges for at det skulle være regnskapsmessig korrekt. Eksempelvis ble det i 1964 skrevet ut 472.541 kort til en «verdi» av 81,5 millioner kroner. Alle de andre avgiftene ble behandlet på samme måten.

Når bileieren gikk til posten for å betale avgiften, og postverket mottok dette kortet som en giro for betaling, fikk kunden den ene tredjedelen tilbake som en kvittering, mens resten av hullkortet ble returnert til Avgiftsdirektoratet. Kortet inneholdt da de opplysningene som trengtes for innbetalingskontroll. Det «amputerete» kortet kom så til oss, som ved hjelp av «reproducereren 519» lagde et nytt helt hullkort fra omtalte kort. Disse ble sortert i kjennemerkeorden og listet opp med fylkes- og totalsummer. Listene ble levert Avgiftsdirektoratet. Ved passende mellomrom hentet vi i 4. etasje Avgiftsdirektoratets hullkortarkiv (som vi hadde laget tidligere), og kjørte et ajourhold. Det vil si at vi plukket ut alle som hadde betalt avgiften, mens de som ennå skyldte ble liggende igjen. Senere ble det kjørt et påkrav fra disse. Hele denne prosessen var det jeg som hadde ansvaret for i flere år, og det var jeg som hadde mest kontakt med Avgiftsdirektoratet. Alle operatørene hadde allikevel kunnskap og utførte også alle oppgaver ved kontoret, men de fleste hadde sine egne hovedoppgaver.

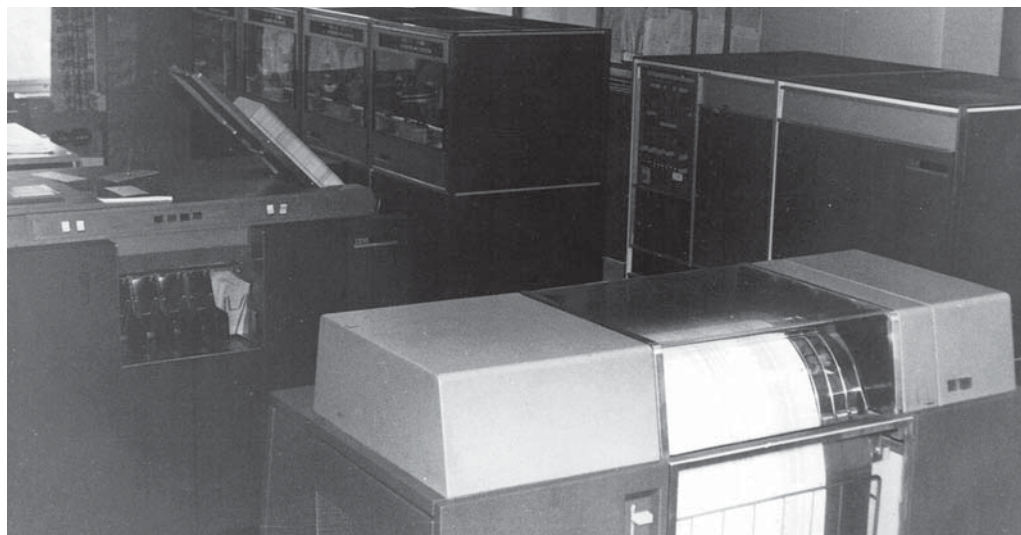
I Avgiftsdirektoratet hadde vi først og fremst kontakt med kontorsjef Endre Mørkhagen og Per Gjermshus. Sist nevnte hadde den daglige kontakten mellom dem og oss.



Per Gjermshus

Nyere medier

Fra 1.1.1965 skulle vi lese inn registeret på magnetbånd, og de som fikk jobben med dette var Statistisk Sentralbyrå (SSB) som holdt til i samme bygning. De hadde en moderne IBM elektronisk datamaskin som hette 1401.



IBMs 1401 i SSB

Dette var et lite vidunder i sammenligning med den tidligere maskin som SSB hadde, og som også var montert i Rådhusgata. Den gamle hette «DEUCE» og var bygget opp av radorør. Vi fikk kikke på den, og den var såpass stor at man kunne gå inn i den for å skifte rør. Da var 1401 noe annet. Den jobbet i millisekunder og hadde magnetbåndstasjoner m.m. Hullkortene ble derfor kjørt ned til SSB som leste registeret inn på magnetbånd ved årsskiftet. Ut fra dette båndet kunne man lage statistikker m.m. Jeg gikk i august 1964 et kurs som hette «1401 magnetbåndkurs» for å forstå, og dermed bli kjent med det nye media. Jeg lærte også et programmeringsspråk som hette AUTOKODER. Jeg var faktisk den eneste i hele vegvesenet som kunne dette.

SSB flyttet etter hvert til Dronningensgt., ca. 100 meter fra Rådhusgata 8. Det betydde at vi måtte frakte hele hullkortregisteret på traller ut på gata, over lyskrysset og videre bortover til inngangen til SSB. Trallene vi brukte var de sammen trallene vi benyttet ved frakt av hullkortene inne i vår egen maskinhall for gjennomkjøring av registeret på våre egne hullkortmaskiner. Skuffene med hullkort var ca 20x10x75 cm og kunne tas ut av skapene de sto i. Trallene hadde 4 «hyller» som hver tok 4 skuffer. Disse ble lastet opp, inn i heisen, ut på gata, langs fortauet og inn i Dronningensgt., videre inn i en heis som tok oss ned en etasje til der den nye datamaskinen sto. SSB hadde anskaffet det siste på markedet: en IBM 360. En stolt «tekniker» fra IBM fortalte at den opererte med nanosekunder i stedet for de «trege» millisekundene! Så nå skulle det bli fart i sakene! Jeg gikk på kurs på 360-maskinen i 3 uker i mai 1967, men jeg kan ikke

huske hvilke «fag» jeg var oppe i. Uansett, vi fikk alle såpass opplæring at vi selv fikk mate og ta ut hullkortene av maskinen, for vi måtte utføre innlesningen om natten og i helgene, når SSB ikke brukte maskinen selv. De innleste data ble lagret på magnetbånd.

Mopeder var en kjøretøygruppe som vi ikke hadde hatt i registeret. Dette ble det nå en ordning med. Fra oktober 1968 ble også mopeder registrert og kjørt inn i motorvognregisteret.

I november 1969 ble det så bestemt at hele Sentralregisteret for motorkjøretøyer (S-reg) skulle samles i Rådhusgata 8, og det betydde at alle, inklusive «punchedamene», som hadde med databehandlingen av motorvognregisteret å gjøre, flyttet til Rådhusgata 8. Det ble også leiet kontorer i 4. etasje for ledelsen og senere for programmerere. Papirarkivet ble også flyttet hit i november 1970 etter en tid i lokaler i Maridalsveien. Registeret skulle være et døgnåpent opplysningsregister for politiet og andre som hadde behov for opplysninger herfra. Det ble derfor betjent av et vaktelskap om natten og helgene når de faste ansatte ikke var på jobb. Fra 1.1.1971 ble dette administrert av Trafikkavdelingen og kalt Motorvognregisteret, nå forkortet til M-REG. Det ble ledet av Rolf Erik Larsen. Papirarkivet for motorkjøretøyer har gjennom årene skiftet litt mellom avdelinger, mens hullkortene og dataproduksjonen har alltid vært plassert i Økonomiavdelingen frem til 1995, da det ble opprettet en egen IT-avdeling. Ansvaret for resten var plassert i Trafikkavdelingen. Dog var det A-data som hadde hele ansvaret en tid på 80-tallet.

A-data

I begynnelsen av 70-tallet ble det en omstrukturering av det som før var Sentralregisteret for motorkjøretøyer. Kontoret hadde begynt å få en del andre oppgaver, som blant annet eksternt regnskap. Bjørn K. Nærnes som fremdeles var leder, kom opp med et forslag om at motorvognregisteret skulle legges over på andre media enn hullkort, og i og med flere administrative oppdrag burde det bli et eget kontor med navnet: Kontor for administrativ databehandling. Så langt navn kunne man selvsagt ikke leve med, og det ble derfor brukt forkortelsen A-data. Kontoret ble opprettet 1.1.1971. Dette navnet beholdt kontoret til midt på 90-tallet. På sitt største i begynnelsen av 80-årene var det 40 personer ansatt i A-data.

For å kunne lage programmer selv uten å være avhengig av andre, måtte noen sendes på kurs, i dette tilfellet i programmeringsspråket Cobol. Det ble i første rekke Helge Lyrstad som fikk den jobben, senere kom også jeg med. Nå ble det atter kurs på IBM-skolen. Både jeg og Helge fikk hospitere med programmering hos Norges Statsbaner i Storgata. De hadde også en 1401 som vi programmerte oppgaver for, og jeg lærte mye i den tiden jeg var der.

SDS

Høsten 1972 kom det en ny aktør på banen. Statens Driftsentral for administrativ databehandling, forkortet til SDS, ble opprettet. Dette var statens egen data-sentral, og som skulle ta seg av viktige og store dataoppgaver for forskjellige statlige institusjoner på billigste måte. Staten leide tidligere datamaskinkraft hos diverse private aktører i markedet. Denne sentralen ble plassert i samme lokaler som SSB hadde hatt i Dronningensgt. Det ble innkjøpt datamaskin fra Honeywell Bull, og denne maskinen brukte en maskinprogramvare spesielt laget for administrativ databehandling. Programmeringsspråket var fremdeles Cobol, og det var jo kjente saker. Det eneste nye vi måtte lære var nytt innhold i kontrollkort og enkelte kommandoer i programmene. Nytt var også at vi ikke fikk utføre noe selv på maskinen, men måtte levere oppgavene i en skranke. SDS (som driftsentralen ble kalt) hadde egne operatører som skulle utføre bruken av maskinen. Det var dog bare tilgangen til maskinen som vi ikke fikk, resten som jobboppsett, programmering osv utførte vi selv.

I 1972 ble det slutt på ajourhold av hullkort-registeret, og alle hullkort og registerskap ble solgt. Registeret ble nå ajourholdt på magnetbånd. Papirregisteret ble beholdt med manuelt ajourhold som vanlig. I 1972 kom også regelen om at alle kjøretøyer skulle ha «faste kjennemerker». Det betydde at samme kjennemerke skulle følge kjøretøyet fra «vugge til grav» uansett hvor i landet eieren bodde. Alle registreringsdistrikter fikk tildelt sine egne bokstavserier som de benyttet ved nyregistrering, og ved skifte av eier hvis kjøretøyet hadde de gamle kjennemerkene. Det var også hos SDS at ajourhold av registeret begynte på magnetbånd. Det ble laget programmer som ajourførte registeret på magnetbånd, og dermed hadde vi et register som ble oppdatert elektronisk. Ved hvert årsskifte kjørte vi også ut en fil på magnetbånd for utskrivning av årsavgift m.m. Denne ble overlatt til Avgiftsdirektoratet, som hadde blitt slått sammen med Tollvesenet og flyttet til Schweigårdsgate. Navnet var nå blitt Toll- og avgiftsdirektoratet, forkortet til TAD. I og med at hullkortene ble faset ut, ble det også innkjøpt utstyr for å registrere på elektronisk medium det som før ble hullet i kort. Puncheoperatørene fikk eget lokale i 4. etasje og flere ble ansatt. Det ble registrert på maskiner med skjerm, og resultatet ble lagret på magnetplater. Alt som ble registrert ble kontrollert en gang til (registrert på nytt), før man kunne ta ut resultatet på magnetbånd som kunne leses av andre maskiner, blant annet til ajourføring av registre. På det meste var det 16 operatører, alle kvinner. Noen av disse hadde vært med fra begynnelsen, men ellers var det en del utskifting blant personalet. Da jeg sluttet arbeidet noen fremdeles i Vegdirektoratet, nemlig Marit Sjøbrenn, Bjørg Røang, Tone Nymoen, Toril Enersen og Gerd Bakke.



Noen av «punchgjengen». Marit Sjøbrenn som nummer to fra venstre og Gerd Bakke helt til høyre.

Nye maskiner og oppgaver

Også Vegdirektoratet gikk gradvis over til elektroniske mikromaskiner. Det ble innkjøpt en ND-10 (som var Norsk Datas tidligste datamaskin). Denne ble raskt byttet ut med en ND-100. Maskinen ble plassert i Rådhusgata og hadde foruten skapet med CPU også kortleser og en magnetdisk og magnetbånd. Etter hvert fikk også denne maskinen en telefonlinje ut, slik at vi kunne sende data over linje til for eksempel SDS. Resultatet fra registreringen av motorvognopplysningene ble blant annet lest inn her og overført til SDS for ajourhold av motorvognregisteret.

Da vi fikk erfaring og utdanning i programmering fikk vi også andre oppgaver. En oppgave var vegvesenets eksterne regnskap. Dette regnskapet ble ført i de enkelte fylkene som brukte de interkommunale regnesentralene til å utføre databehandlingen.



Den første innkjøpte ND-10. Operatør er Frode Carlen

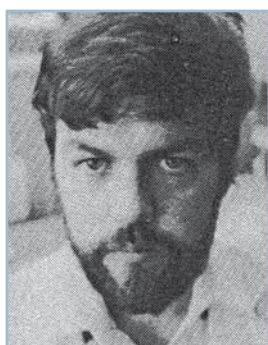


Printer og konsoll på ND-10



ND-100 var mer moderne og bedre utstyrt

Disse regnesentralene sendte hver måned summeringstall og andre opplysninger på magnetbånd til Vegdirektoratet. Her ble disse sammenkjørt til en fil for hele landet, og statistikker og papirlister av forskjellig slag ble laget, stort sett for regnskaps- og statistikkontoret. Dataprogrammene var det vi som laget etter utforming og ønske fra disse kontorene. Det ble faste kjøring for noe, men sporadiske oppgaver kunne også forekomme. Disse programmene var det jeg, og etter hvert to til tre personer til som laget, etter hvert som staben vår ble utvidet med flere programmerere. Av disse er det i dag bare Noralv Berg, som ble ansatt i november 1972, og Helge Lyrstad som jobber i Vegdirektoratet. En annen av de som var med fra starten og som fremdeles arbeider i Vegdirektoratet, er Arvid Bakke. Arvid ble leder for driften av maskinene.



Noralv Berg

Fra 1971 og utover var jeg særlig opptatt med programmering på regnskap, også kalt PBR (Planlegging, budsjett og regnskap). Det ble også noen sporadiske jobber på motorvognregisteret, særlig ved årsskifte da diverse statistikker skulle lages. Programmererne fikk sitt eget rom i 4. etasje, kalt «det røde rommet» på grunn av at det hadde et rødt teppegulv.



«Røde rommet»



Jan Lundberg var en av de som begynte som hullkortoperatør, men siden ble en dyktig programmerer. Han jobbet i Vegdirektoratet til inn på 2000-tallet.

På motorvogn var det også laget et eget system for innkalling til teknisk kontroll. Trafikk-stasjonene bestilte hos oss maskinelt utfylte innkallingskort for utsendelse i posten for de kjøretøyer som de ønsket å kalle inn til kontroll, for eksempel i påkommende måned. Alle understellnummer som lå i registeret ble også tatt ut sammen med merkekode, års-modell m.m. og produsert på filmkort som ble distribuert til alle trafikkstasjonene. Fra 1974 fikk Forsvaret en kopi av registeret årlig. Filmkort på selve motorvognregisteret ble også produsert fra 1.1.1977. Fra 1.1.1978 ble det en omorganisering på bilsakkyndigstasjonene, i og med at det ble hetende Biltilsynet og Trafikkstasjoner, i stedet for Bilsakkyndige.

Flytting

Alt gikk sin gang uten spesielle hendelser eller nye saker, inntil Vegdirektoratet ble samlet (i hvert fall delvis) i et bygg på Helsefyr. Dette skjedde i april i 1978. Vegdirektoratet overtok bygget etter Det Norske Veritas som hadde flyttet til Høvik i Bærum. Det hadde vært en del ombygging før vi kunne flytte inn, for Veritas hadde hatt flere spesielle rom og innredninger for kontroll av forskjellige saker.

A-data fikk tildelt lokaler i 2. etasje, og vi hadde på et tidspunkt nesten alle kontorene, fordi også M-REG hadde plass i samme etasje. Papirregisteret på motorvogn (M-REG) opptok ganske mange kvadratmeter med en imponerende rekke av arkivskap. Her jobbet det opptil 14 medarbeidere med manuelt ajourhold, samt opplysningstjeneste. De mest sentrale personene her var Øyvind Lahaug og Aslaug Hetland.

Elektronisk registrering av motorvogndata og annen registrering krevde også sin plass, da bemanningen på den tiden for disse oppdragene var på sitt høyeste. Det var da ansatt 16 personer på registrering. Programmererne satt også samlet, og maskinene hadde sitt eget spesielle rom. Dit måtte man ha egen adgangskode for å komme.

Førerkort



Øyvind Lahaug



Aslaug Hetland

Det var nå satt i gang arbeid med at førerkort, som politiet til nå hadde utstedt og oppbevart i sine registre, skulle overtas av biltilsynet og samles i et sentralt register i Vegdirektoratet. Dette registeret skulle basere seg på at det ble registrert data ut fra politiets registre, samt at hele fødselsnummeret skulle være en basis for personidentifikasjon. I politiets registre var bare fødselsdato registrert, slik at man på et eller annet vis også måtte få inn de siste 5 sifre. Alle data på førerkortinnehavere ble registrert fra politiets registre og sortert opp på navn og fødselsdato. Så fikk man hjelp av folkeregisteret som sendte oss liste over alle personer over en viss alder i Norge. Noen studenter ble leiet inn for å påføre riktig personnummer ut ifra de opplysningene man hadde registrert og opplysninger fra folkeregisteret. Siden ble dette registrert og lagt inn på magnetbånd. Hele operasjonen gikk forholdsvis bra, men det var noen som ikke fikk registrert sitt førerkort, og noen fikk faktisk førerkort selv om de aldri hadde hatt noe. Dette skyltes feil registrering av fødselsnummer. Disse feilene ble oppdaget etter hvert, og registeret ble nok mer eller mindre feilfritt når det gjelder personopplysninger ganske fort. Førerkortregisteret var «på lufta» som selvstendig register med ukentlig ajourhold fra 1.7.1978. I forbindelse med at biltilsynet overtok utstedelsen av førerkort, ble også et ny type kort tatt i bruk, det såkalte «rosa» førerkort.

En episode som skjedde var at en høyere offentlig person, (om det var statsråden eller sjefen for UP vet jeg ikke), skulle se en presentasjon av førerkortregisteret. Uheldigvis fantes ikke personen i førerkortregisteret, selv om personen viste frem sitt førerkort! Det var Nærnes som var vert, og etter som jeg hørte taklet han dette suverent, enten med å snakke seg ut av det hele, eller ta en bløff! Jeg var ikke selv tilstede da det skjedde, så jeg bare gjengir det jeg har hørt.

Det nye førerkortregisteret ble ajourført ved at det ble fylt ut et skjema ved utstedelsen hos biltilsynet, som deretter ble sendt inn til Vegdirektoratet. Her ble opplysningene registrert og ukentlig ajourhold ble utført på magnetbånd. Ved ajourholdet ble det ofte oppdaget feil, og disse ble enten behandlet sentralt, eller sendt tilbake til biltilsynet for korrigering.

Melding til det sentrale førerkortregister		<input type="checkbox"/> 1. Førstegangs utstedelse av førerkort i riket. <input type="checkbox"/> 2. Fornyelse, utvidelse, utskifting eller andre endringer i førerkortet <input type="checkbox"/> 3. Utstedelse av duplikatførerkort. <input type="checkbox"/> 4. Inndratt eller beslaglagt førerkort. <input type="checkbox"/> 5. Sperrefrist for utstedelse av førerkort <input type="checkbox"/> 6. Tilbakelevering av inndratt/beslaglagt førerkort, opphevelse av sperrefrist		
Registerførende distrikt:				
<input type="text"/>	Distriktskode politiet	<input type="text"/>	Distriktskode biltilsynet	
1. Fødselsnummer (11 siffer)	2. Etternavn– fornavn			
3. Førerkortklasse(r)	4. Utstedt dato	5. Gyldig til	6. Vilkår <input type="checkbox"/> 1. Brillor <input type="checkbox"/> 2. Automatgear <input type="checkbox"/> 3. Annet	
7. Inndratt/beslaglagt/sperret	8. Kan utlev./sperr. opph.	9. Grunn for inndragning/beslag/sperrefrist <input type="checkbox"/> 1. Påvirket § 22 <input type="checkbox"/> 2. Straffbar handling § 33 nr. 1, 1. pkt. <input type="checkbox"/> 3. Andre grunner		
10. Merknader		11. Sendes: VEGDIREKTORATET Kontor for administrativ databehandling Postboks 8109, Dep. OSLO 1		

Stempel
Blankett nr. 216 a – Vegdirektoratet

.....
Dato

.....
Underskrift

A/S KAARE GRVITING, ØRKANGER

Skjema som både trafikkstasjonene og politiet brukte for melding til førerkortregisteret

Fra tid til annen ble det ut fra magnetbåndene tatt ut en oversikt over alle førerkort, og en mikrofilm (fiche) ble laget av hele registeret. Dette oppdraget ble satt bort til Postverket som hadde slikt utstyr. De sto også for forsendelsen av mikrofilmene som gikk til alle biltilsyn og politikamre i landet. Denne mikrofilmen brukte blant annet biltilsynet til sjekk og kontroll når de skulle utstede førerkort.

Politiet, som hadde med beslag og inndragning av førerkort å gjøre, sendte inn skjemaet til Vegdirektoratet på de personer som hadde fått førerkortet beslaglagt eller inndratt. Det ble også sendt inn skjema for de personer som hadde fått sperring for utstedelse av førerkort av forskjellige grunner. Politiet sendte også inn skjema på de personer som hadde fått opphevet beslag, sperring eller inndragning. Disse skjemaene ble registrert hos oss og ble med i det ukentlige ajourholdet.

AUTOSYS

På midten av 70-tallet ble tanken om en sentral database på stormaskin for både motorvogn og førerkort aktuell. Det ble derfor i 1977 påbegynt en forundersøkelse som ble kalt «AUTOSYS Informasjonssystem for motorvogner og førerkort». Dette var et 100 siders dokument som tok for seg problemstillinger og kostnader ved opprettelsen av en base. Undersøkelsen ble presentert 30.3.1978. Det var i forkant av denne undersøkelsen at Nærnes fikk igjennom begrepet Autosys, som er et felles navn på førerkort- og motorvognregisteret. Det ble besluttet å gå videre med dette og i 1978-79 gikk flere av programmererne fra A-data på diverse database-kurs hos Bull A/S for å kunne være med i utviklingen og driften av databasen.

Kursene gikk i lokaler hos Bull og ble holdt på engelsk. Bull var opprinnelig et fransk selskap, og som en «naturlig» ting ble kursene holdt av en fransk dame «på engelsk». Engelsk er vel ikke favorittspråket til franskmenn, men Odille som hun het, var grei og flink til å formidle kunnskap selv om det ble litt «gebrokkensk».

Bull hadde kunnskapen og folkene som skulle til for å lage en slik database som vi ønsket. Jeg husker at jeg sammen med Nærnes var nede i Bull og så på en demo av en base med skjermbilder og det hele.

Det var imponerende og kunne hente frem opplysninger om kjøretøy på en slik rask måte, og presentere dataene på et skjermbilde. Det mest imponerende var at man kunne spørre på et navn, og dermed dukket kjøretøyene til vedkommende opp på skjermen. Den som presenterte, og hadde laget denne demoen, var en «guru» i Bull som het Mike Robertson. Han var engelsk, men hadde jobbet her i landet i flere år. Sammen med en som het Jim Gallagher sluttet han noen år senere i Bull, og de startet et firma for utvikling av spesielle kommunikasjonsprogram for Bull-miljøet, men også for andre maskinleverandører. Vegvesenet har nesten hele tiden benyttet seg av Jim og Mikes program til kommunikasjon når det gjelder Autosys, det såkalte GLINK.

Database

I 1979 startet utviklingen av databasen med hjelp av en konsulent fra Bull A/S. Meningen var at samtidig med utviklingen skulle personell fra A-data få opplæring av konsulenten. Konsulenten het Arild Ranum, og har fulgt oss frem til i dag.

Arild er en dyktig person på mange felt, og uten hans og senere flere folk fra Bull til hjelp, hadde ikke Autosys blitt så effektiv som den ble. Helge Lyrstad ble utpekt til databaseadministrator, og jeg skulle lage dataprogram, såkalt TPR, sammen med Arild Ranum.

Litt omfattende var hele prosedyren, da strukturen av basen først skulle tegnes opp, bestemme hvilke TPR-er som måtte lages og til sist programmeringen av disse. (TPR=databasbehandlingsprogram). Til å begynne med skrev vi ned på spesielle ark Cobol-kommandoene og det som programmet skulle inneholde. Dermed ble dette registrert av «punchgjengen» vår, for deretter å sendes gjennom datamaskinen for kontroll og produksjon av objekt-program, som er det ferdige programmet som datamaskinen lager for sitt «eget bruk». Dette ble utført på stormaskinen hos SDS, som nå hadde flyttet til eget bygg på Økern og skiftet navn til **Statens datasentral**. Det var sjelden at man fikk noe feilfritt ved første forsøk, så det ble å korrigere og prøve på nytt. Om alt så bra ut i kompileringen (oversetting til maskinspråk), betydde det ikke at alt ble like bra ved kjøring i produksjon. Vi fikk etter hvert en skrivemaskinterminal med papir, kalt Silent 700, med en oppringt linje som vi brukte for kommunikasjon med SDS. Fart i sakene ble det da det ble opprettet en fast datalinje og en skjermterminal ble brukt til å registrere programmene direkte inn i stormaskinen. Vi kunne dermed også starte kompileringen av programmet fra Vegdirektoratet, og få ut feil med en gang. Ranum var en dyktig mann, og vi lærte mye i den tiden basen ble utviklet. Dette skulle i første omgang bare være en «spørrebase», det vil si bare oppslag på førerkort og motorvogn, og databasen ble spesielt konstruert for dette formålet.

Oppslag i en database var første fase av 3 faser i utviklingen. Andre fase var direkte oppdatering av registrene fra biltilsynet. Siste og 3de fase var utskrivning av førerkort og vognkort lokalt hos biltilsynet. Ajourholdet skulle foreløpig være som før, inntil fase 2 var gjennomført, men på databasen (platelager) i stedet for magnetbånd. Dette betydde at registreringen av førerkort og motorvogn fremdeles ble utført av registergruppen fra innsendte skjemaer, og kjørt inn som ukentlig batch-kjøring som før. Til å begynne med ble basen ladet opp på nytt hver uke fra magnetbånd, men senere ble selve basen ajourholdt direkte. Ajourholdsprogrammene måtte selvsagt lages på nytt, da det er en annen måte å oppdatere en database på enn for magnetbånd.

På høsten 1980 ble en base opprettet og diverse tester og kjøring på denne ble utført. Like før jul 1980 ble databasen lastet opp og gjort tilgjengelig for utviklerne for nærmere testing og tuning. Basen besto av 2,1 millioner kjøretøy og 1,8 millioner førerkort. Det var bestemt at det skulle være en prøveperiode på ett år, og tre prøvestasjoner var pekt ut: Moss, Oslo og Asker og Bærum. I tillegg skulle personell i M-REG ha tilgang for opplysning og annen testing. Moss startet opp 9.2.1981 etter en del opplæring. Så kom Oslo, og litt senere på høsten startet Asker og Bærum opp.



Arild Ranum

Spredning av Autosys

Etter prøveperioden ble det laget en evalueringsrapport som viste at alle var svært fornøyd med database-bruken, men det var selvsagt også saker og ting som biltilsynet hadde å sette fingeren på av diverse forbedringer. Konklusjonen av evalueringen var at man skulle gå videre med fase 1, dvs. utplassering av spørreskjermer for hele biltilsynet. På grunn av kostnader ved skjermer, datalinjer m.m. tok dette lang tid. Dette skyldes den stramme økonomien for innkjøp av utstyr, og om det var mulig for tilknytning av linjer fra Televerket. Utplasseringen av terminaler på de forskjellige stasjonene begynte i 1982 og var ikke fullført før i 1985. Før hver utplassering var det forhandlingsmøter og orienteringer, og gjennom 1982 og 1983 ble de fleste stasjoner besøkt. Det er ikke riktig at forhandlingsmøtene foregikk på den måten som Hårek nedenfor forteller om!



Utplasseringen krevde at det ble gitt opplæring på hver stasjon, og det ble derfor bestemt at personell ved A-data skulle bistå med dette. Utstyret besto av en hovedmaskin og dataskjermer fra Tandberg Data, og vi reiste ut sammen med en tekniker fra dette firmaet. Hvilke stasjoner var bestemt på forhånd for hvert år, og linjer var derfor klare når vi kom, samtidig som Tandberg Data hadde sendt ut det nødvendige materiell. Jobben for teknikeren var da å plassere hovedmaskinen og eventuelle tilleggsskjermer der stasjonen hadde bestemt hvor dette skulle stå, samt trekke kabel fra hovedmaskin til skjermer og til modem for datakommunikasjon. Når dette var utført og testet var det vårt personell som hadde oppgaven med å lære opp medarbeiderne på stasjonen hvordan utstyret skulle brukes. Hovedmaskinen til Tandberg var styrt av en diskett som måtte leses inn hver dag, eller når anlegget skulle startes opp på ny. Av sikkerhetshensyn ble denne disketten nedlåst om natten, slik at ikke uvedkommende kunne benytte anlegget ved innbrudd eller lignende.

De som var med på opplæring og utplassering fra A-data var jeg, Arvid Bakke, Ola Diserud, og til dels Aslaug Hetland og Åse Andresen. Det var jeg som utførte det meste av dette, og på de årene utplasseringen foregikk besøkte jeg mellom 40 og 50 av de i alt 70 stasjonene i landet, fra Kristiansand i sør til Hammerfest i nord. Jeg syntes oppdraget var både moro og spennende, fordi du kom rundt omkring i landet og fikk se og snakke direkte med personer du vanligvis bare

snakket med i telefonen. Denne kontakten med personellet ute på trafikkstasjonene har jeg følelsen av at både de og jeg har hatt god nytte av i alle årene siden. Jeg brukte vanligvis egen bil til steder i Sør-Norge, men i Nord-Norge, Trøndelag og Møre ble det brukt fly.

Jeg skal ikke ramse opp alle steder jeg har vært, men en maratonreise vil jeg nevne. Den startet i Oslo og første sted var i Kristiansand hvor oppholdet ble 2 dager. Her hadde jeg med Aslaug Hetland. Etter overnatting reiste jeg videre alene til Mandal. Dagen etter til Lyngdal, og deretter til Flekkefjord. Egersund og Sandnes ble også besøkt, og da var det blitt fredag. Haugesund var neste stasjon, men på grunn av helg kjørte jeg til Haugesund lufthavn, etterlot bilen og tok fly til Oslo. Mandag morgen tok jeg morgenflyet tilbake til Haugesund og hadde ny opplæring. Så gikk turen til Stord, og etter at jeg var ferdig der ble det ny biltur til Odda. Når undervisningen var unnagjort her reiste jeg hjem over Haukeli. På denne tiden dette tok ble det en del hotellovernattinger, mange timer i bil, men allikevel mye givende arbeid. Det var også moro å utføre dette fordi personellet ute var veldig spente på dette nye de skulle få, og alle, både gamle og unge, var positive. På alle turene var det en mann fra Tandberg som fulgte med, eller var kommet i forkant, slik at utstyret var montert og testet når vi kom. Var vi på stasjonen samtidig hjalp jeg alltid til med montering av utstyret, noe som bidro til at jeg kjente ekstra godt til det som ble plassert ut. Dette var en fordel da det hendte at jeg fikk en del telefoner i etterkant hvor det ble bedt om råd hvis noe slo seg vrangt.

Lignende rundturer som denne hadde jeg i Trøndelag, Nordland, Troms og Finnmark, men da med fly. Mellom stasjonene var det ofte personell fra en stasjon som kjørte meg i bil, men det ble også en del flyreiser. I Nordland og Finnmark med sine lange avstander ble det bare brukt fly (Twin Otter). Jeg besøkte også stasjoner i Hedmark og Oppland.

Autosys ble gjort døgnåpen fra 1.5.1982, I løpet av 1982 var 12 stasjoner tilkoblet, i 1983 til sammen 34 stasjoner, i 1984 var det 53. Den 31.12.1985 var alle trafikkstasjoner koblet opp mot Autosys med oppslagsmuligheter både på førerkort og motorvogn.

I begynnelsen av 1980-tallet var det en omorganisering hvor det ble opprettet et kontor i Trafikkavdelingen som ble kalt Registreringskontoret. Dette kontoret ble ledet av Odd Barstad. Dette kontoret skulle ha ansvaret for regelverket innen motorvogn og førerkort, samt ha kontakten med trafikkstasjonene. På førerkortsiden var det Roy Willy Opperud og Hans Kvam som jeg hadde mest kontakt med, og på motorvognsiden var det Rolf Erik Larsen. Larsen var nok den som gjennom de siste årene har betydd mest for utviklingen av motorvogn. Han ledet en utredning om en omfattende utvidelse av innhold og funksjoner i Autosys som ble påbegynt i 1990, og var selv med i rådgivingen og testingen under utviklingen.

M-reg ble besluttet å nedlegges fordi trafikkstasjonene, og ikke minst politiet, hadde tilgang til MV (motorvognregisteret) og FK (fører kortregisteret), enten via dataskjerm, eller på filmkort inntil alle hadde fått online tilgang. Ansatte på M-REG ble overført til A-data 1.5.1981, og M-REG ble avviklet 1.5.1982. Politiet hadde online tilgang fra samme dato. Forsikringsselskapene fra 1.6.1982, Toll- og avgiftsdirektoratet fra 22.2.1983. Vegdirektoratet hadde tilgang så tidlig som 6.4.1981. Hele papirregisteret ble fjernet 1.5.1982. Det ble destruert hos Union i Drammen og besto av 8,2 tonn papir!

Det var også opprettet en avtale med forsikringsselskapene om et system som ble kalt TRAFOS. Dette ble administrert av AS EDB som fikk forsikringsopplysninger fra de forskjellige selskapene, tok en enkel kontroll og sendte dataene til oss. Vi kjørte disse inn i motorvognregisteret, og hvis det var feil eller andre opplysninger som selskapene burde ha, la vi dette over på en fil som gikk tilbake til AS EDB som fordelte dette til selskapene. Dermed reduserte vi mengden av såkalte «røde kort» som selskapene sendte til biltilsynet i forsikringsanliggender. Nå ble det faktisk kun på nyregistrering det ble nødvendig med «rødt kort».

Fase 2 og 3

I 1984 hadde man begynt utviklingen av fase 2 og 3, som nå ble slått sammen. Forbedringene som prøvestasjonene hadde kommet med forslag om, var så langt det var mulig rettet opp. Tollvesenet og forsikringsselskapene hadde også tilgang til oppslag i basen, dog kun på motorvogn med begrensede opplysninger.

Det var Bull A/S som hadde oppdraget med utviklingen, noe som var en fordel da vi brukte programvare på stormaskinen fra dem, og at Arild Ranum hadde vært med på den første utviklingen. Nå ble konsulentstaben i Bull utvidet med to til, nemlig Helge Langeland og Erik Kjærnes. I tillegg ble det benyttet annet personell når det var nødvendig. Vegdirektoratets oppgave i disse tidene var å beskrive de endringer og forklare de funksjoner som vi ville Autosys skulle utføre. Kontaktpersonen med Bull var jeg, og det ble mange møter og diskusjoner nede i Bulls lokaler i sentrum. «Bullgutta» var alle faglige dyktige, og de synes også det var moro å jobbe med motorvogn og fører kort, som jo de fleste har et forhold til. De kom også med en god del innspill og forslag som ble vurdert, og mange av disse ble godtatt og tatt med i systemet. Det var litt upraktisk å jobbe både med fører kort og motorvogn samtidig, så det ble bestemt at man skulle ta fører kortdelen først. Fører kort ble som tidligere registrert i registeret fra innsendt skjema, og fører kortet ble fylt ut på vanlig skrivemaskin på trafikkstasjonen. Med fase 2 og 3 skulle man ha online oppdatering, og at det skulle utplasseres skrivere hvor fører kortet ble utfylt maskinelt etter at data var registrert i basen. Man hadde dermed en «sanntid» database. Det var også ønskelig at navn og adresse skulle oppdateres fra Folkeregisteret ved hjelp av fødselsnummer. Det ble derfor

tatt kontakt med Folkeregisteret og en avtale om månedlige oppdateringer ble opprettet. De tilsendte oppdateringer fungerte fra 1987.

Vår sjef Bjørn K. Nærnes sluttet i 1983 for å begynne i Bankenes Betalingsentral (BBS). Ola Diserud ble deretter ansatt som kontorsjef, og jeg fikk «jobben» med å lede systemgruppa som drev med systemutvikling og programmering. I tillegg ble jeg også nå nestleder ved kontoret, samt fullt opptatt med Autosys utvikling og drift. Til oppdateringen og drift av databasen fikk vi hjelp av driftsfolkene i A-data. De sørget for at data lå til rette for oppdatering m.m. En av de som drev med dette var Sølvi Gram.



Sølvi Gram

Hun gikk etter hvert over til bare å drifte Autosys. Hun tok også programmeringskurs i 1982 og begynte å programmere. Det samme gjorde Tone Nymoen.

Sølvi ble etter hvert en av Autosys-teamet sammen med Noralv Berg, som nå spesialiserte seg på programmering av Autosys.

Diserud var kontorsjef frem til 1.7.1986 da han ble «headhundet» av Nærnes til en jobb i BBS. Kontorsjefstillingen ble utlyst og av 3 interne søkere: jeg, Frode Carlen og Kirsten Grønnerød, ble Kirsten foretrukket.



Tone Nymoen

Fører kortdatabasen var klar til å ruller ut i januar 1987, men fordi vi ønsket å kurse brukerne før de kunne benytte den fullt ut, ble det i første kvartal holdt en rekke kurs. Det første kurset ble holdt i desember 1986 for Asker og Bærum, Moss, Lillestrøm og Eidsvoll. Disse startet med produksjon i januar 1987. Jeg holdt kurs følgende steder: Bergen, Drammen, Arendal, Trondheim og Bodø. Sølvi Gram holdt kurs andre steder i landet. På de stedene kurset ble holdt samlet vi personell fra de forskjellige stasjonene i fylket, enten en eller opptil tre fra hver stasjon.

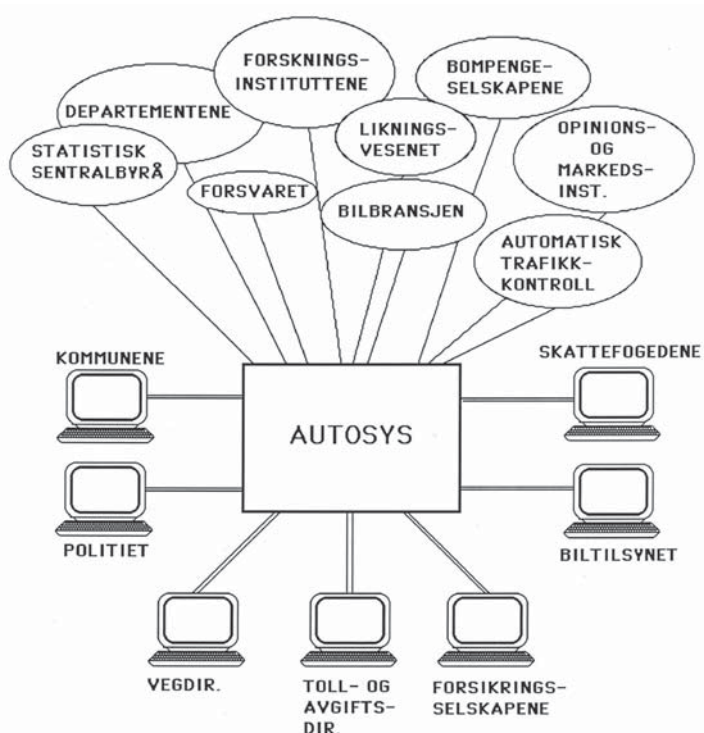


Kirsten Grønnerød

Imens var arbeidet med motorvogn kommet i gang, og her skulle man i tillegg til online oppdatering ha utskrift av vognkort. I tillegg var det aktuelt å hente tekniske data fra et typegodkjenningsregister som ble opprettet. For alle kjøretøyer som var typegodkjent ble bare typegodkjenningsnummeret registrert på kjøretøyet, og ved presentasjon på skjerm hentet systemet alle relevante tekniske data fra typegodkjenningen. Dermed ble det mindre fare for at like kjøretøy fikk forskjellige tekniske data fordi det var registrert feil.

Alt gikk etter planen, og ny Autosys-base var klar 5.9.1988. En ny runde med kurs ble holdt fra september til november 1988. Jeg var i Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø. I tillegg ble det holdt flere kurs inne i Vegdirektoratet for de omliggende fylker. Etter hvert som kursene var holdt ble stasjonene oppdatert med nye skrivere til vognkort, og online oppdateringen var i gang. I desember 1988 var hele landet dekket.

I og med at databasen var online til enhver tid ble det også mer interesse for basen hos andre brukere. Databasen var konsesjonspliktig, og Datatilsynet hadde satt grundige regler for hvem som skulle ha tilgang, eventuelt til hvilke data. Nedenfor vises en oversikt over hvem som etter hvert fikk tilgang på den ene eller andre måten. Mange av dem hadde ikke online tilgang, men fikk uttrekk av basen på andre medier, så som papir eller magnetbånd, med forskjellig innhold etter tillatelse og behov.



Det personellet som ble overført til A-data fra M-REG hadde diverse oppgaver. Flere av de som ble med over til A-data fikk seg andre jobber etter hvert, enten i biltilsynet eller andre steder i vegvesenet. Et par stykker gikk over i privat virksomhet. De som ble igjen ble eksperter på registrering, og ble kundestøtte for biltilsynet. De tok også imot masse henvendelser fra private og andre. En annen jobb de hadde var innleggelse av inndratte førerkort etter blankett fra politiet. Vi turte ikke slippe til politiet i et online-register når vi så hvor mye feil de klarte å prestere ved utfylling av blanketten. Det ble mye tilbakesending av blanketter for korrigerende av innhold. Lahaug ble pensjonist i 1988, så lederen for denne gruppen ble Aslaug Hetland.

Til å begynne med hadde hver stasjon sin egen linje inn til SDS. Dette ble ganske dyrt, og på slutten betalte vegvesenet over 7 millioner kroner i linjeleie. Etter hvert som Norsk Data kom på banen med egne «store» minimaskiner, ble disse innkjøpt og plassert ute på vegkontorene i fylkene. I tillegg til andre gjøremål ble disse ND-maskinene også brukt som kommunikasjonsmaskiner, og trafikkstasjonene fikk en lokal linje inn til vegkontoret som var vesentlig billigere. Man trengte dermed bare en litt kraftig linje fra hvert fylke inn til SDS. Altså 19 «kostbare» linjer i stedet for ca 70.

Et «problem» med at fylkene fikk egne maskiner var at det ute selvfølgelig var mange kreative sjeler som gjerne ville «bidra», også i Autosys. De laget enkle programmer på ND maskinene, eller kjøpte disse fra diverse leverandører, som skulle «effektivisere» registreringen og arbeide ute hos biltilsynet. Bakdelen var at de ikke informerte eller spurte om noen godkjenning fra oss på disse nye tingene, og når vi sentralt laget noe nytt og satte dette i gang, kolliderte ofte de lokale systemer med det vi hadde lagt opp til. Vi visste jo ikke hva de hadde funnet på ute i landet! Ikke til forkleinelse, men Hordaland (Bergen) var særlig aktive på dette felt. Men oppfinnsomme folk fantes det jo over hele landet.

Oppstart av Hovedtrinn 4

Rolf Erik Larsen hadde utarbeidet en for-prosjektrapport som det skulle arbeides ut i fra. Så snart Registreringskontoret hadde godkjent den videre utvikling, som blant annet skulle inneholde historikk, maskinelle salgsmeldinger, automatisk maskinell innkalling, utleie av dagsprøvekjennermerke og utvidet oppdatering fra forsikringsselskapene med mer, samt timebestilling førerprøve, ble dette arbeid satt i gang. Det ble opprettet en prosjekt-gruppe med folk fra Vegdirektoratet, fra 2 til 3 trafikkstasjoner og Bull, som utarbeidet en detaljert plan for fremgangen og hva som skulle utføres. Personene fra trafikkstasjonene skulle også som brukere, teste og evaluere systemflyten og programmene. Det var det samme teamet fra Bull som jobbet, minus Helge Langeland som var blitt leder for et annet prosjekt i Bull.

Det ble arbeidet godt med oppdraget og diverse avtaler ble opprettet, blant annet med Posten som skulle trykke og sende ut mange brev fra oss. I og med den maskinelle registreringen av salgsmeldinger, skulle det sendes en mengde brev til de nye eierne om at kjøretøyet måtte registreres innen en viss dato. Eierne fikk også samtidig vite om det var saker han måtte utføre eller forholde seg til før registreringen. Vi skulle overføre aktuelle data elektronisk til Posten, og de skulle produsere brev, legge i konvolutt og sende ut. Samtidig med at vi hadde masse endringer i Hovedtrinn 4 som skulle utføres, måtte vi også forberede overgang til TP8 i databasen. Dette var en nyere og bedre måte å organisere en database på, samtidig som vi fikk en bedre anledning til å effektivisere og ta i bruk mange nye «finesser». Endringene i Hovedtrinn 4 var ferdige høsten 1993, og en ny base ble satt i gang på TP8 i november samme år. Fra samme tidspunkt begynte også Posten å trykke og sende ut forannevnte brev. De første ukene gikk ikke så greit fordi TP8 ikke oppførte seg som vi ville. Det ble store forsinkelser i svarsidene, og brukerne ble litt frustrert og lei seg. SDS gjorde det som sto i deres makt for å finne og rette feilen, og en rekke krisemøter ble holdt med dem i deres «kommandosentral» på Økern. De hadde stadig kontakt med spesialister i Texas, men til slutt kom det over en mann fra USA som sammen med eksperter fra Bull og SDS satte seg sammen og løste problemet. Det ble også jobbet med et par andre prosjekter som fikk betydning. Det ene var at kontrollmerker (eller oblat som de fleste sa), ble innført for første gang i 1994.

LOKAUTO

Et annet prosjektet var at TRAFOS ble erstattet av et system som ble kalt LOKAUTO. (LOKalt AUTOsys). Etter mange runder med et utvalg fra alle bilforsikringsselskapene, laget de et program som var tilpasset de enkelte selskapene for innsending og mottagelse av forsikringsopplysninger. Alle måtte bruke det samme grensesnittet mot Autosys, noe som LOKAUTO tok seg av. Vi laget et kontroll- og oppdateringsprogram som sjekket og oppdaterte de data som kom inn, samtidig som vi produserte returdata til selskapene på fil eller online. Dermed kunne selskapene selv ta ansvaret for forsikringene, og vi slapp å ha noen inn gripen i dette ved registreringene, eller ved skifte av selskap m.m. Dette ble gjennomført og satt i gang 1.2.1995.

Vi fikk også et annet oppdrag da det ble snakk om innføring av elektronisk billettering om bord i ferjer. Vi skulle lage et system for kortstandard og kortnummer på billett kort. Det var Scanpoint i Bergen som fikk oppdraget med å lage kortene, mens vi delvis skulle utforme datainnholdet. Jeg begynte med dette, siden kom også Sølvi med. Vi var også en tur til Bergen for å gå på kurs hos Scanpoint. Denne oppgaven ble etter hvert borte, da det ikke lyktes å bli enige med alle aktørene.

Omorganisering

Så var det klart for ny organisering igjen høsten 1995. Alle kontorsjefer ble fristilt og ledere til alle de nye avdelinger og kontorer som ble opprettet, ble lyst ut. A-data ble oppløst og det ble opprettet en egen IT-avdeling. Kirsten Grønnerød gikk over i en annen avdeling og ny direktør for IT-avdelingen ble Ketil Moen. Han kom fra Statens forurensningstilsyn (SFT). De nye avdelingsdirektørene sto litt fritt til å organisere avdelingen, og IT-avdelingen fikk 4 kontorer med hver sin leder. Vi som holdt på med Autosys kom over i kontoret som ble kalt Dataforvaltningskontoret. I Vegdirektoratet var det også fra før et annet kontor som drev med databehandling, kalt TEKNISK EDB. De hadde blant annet oppdrag på tegnemaskiner, og hadde også det som ble kalt VEGDATABANKEN. Det hadde tidligere vært snakk om at A-data og Teknisk EDB skulle slås sammen til ett kontor, men dette var det ikke blitt noe av. Nå ble dette gjort i den nye IT-avdelingen, og Vegdatabanken havnet dermed sammen med Autosys i Dataforvaltningskontoret. Det ble med omorganiseringen også laget nye kontorer, og en del folk måtte flytte på seg. Jeg flyttet ut av mitt gamle kontor som jeg hadde arvet etter Diserud, og ut i landskap. På Autosys arbeidet det nå 4 til 5 personer, med Sølvi, Noralv og meg som «faste», mens enkelte andre hadde periodevis oppdrag på Autosys.

Nytt førerkort

Et nytt prosjekt var på gang når det gjaldt førerkort. Ifølge EØS-avtalen skulle førerkortet ha en egen standard og sikkerhet. Det betydde at en ny runde med planlegging og programmering måtte til. Det ble en turbulent tid med mye «krangel» og forskjellige meninger i prosjektgruppa. Det ble ikke skikk på dette før Sonja Sporstøl ble innleid som prosjektleder og fikk det hele på skinner igjen. Det var også stor uenighet om hvor mye sikkerhet og kostnader det skulle legges i det nye førerkortet. Produksjonen av det nye førerkortet skulle foregå sentralt, og dette arbeidet ble lagt ut på anbud. Det ble til slutt enighet i prosjektet, og programmeringen kom i gang. Produksjonen ble gitt til NORSIK i Stavanger etter en anbudsrunde. Det ble også bråk i forbindelse med anbudet, men dette vil jeg ikke gå inn på her.

Omorganisering av FK startet i juni 1997, og når alle avtaler var på plass, startet vi opp med det nye førerkortet. Vegdirektøren bød på middag for prosjektets medlemmer i november 1997 for god utført jobb. Et bedriftsbesøk ble foretatt hos NORSIK i januar 1998 for å se på produksjonen. NORSIK foretok også utsendelsen av det nye førerkortet til den enkelte. Det ble i et år fremover utført flere tilpasninger, slik at det var ikke før i mars 1999 at Bull bød på «avslutningskalas» for førerkort.



Det nye førerkortet

PKK (periodisk kjøretøykontroll)

Ideene sto i kø så det ut for i slutten av 1990-tallet, og et system for periodisk kjøretøykontroll (PKK) måtte lages. PKK betydde at vi skulle sende et brev til alle kjøretøyeiere med påminning om at deres kjøretøy skulle inn til teknisk kontroll innen en bestemt dato. Brevproduksjonen gikk greit, i og med at vi benyttet Posten som brevprodusent, på samme måte som vi tidligere hadde benyttet dem i forbindelse med eierskifte. Alle trafikkstasjoner skulle kontrollere kjøretøy, samt private verksteder som ble godkjent for dette. Vi laget derfor et system som alle måtte forholde seg til når det gjaldt grensesnitt og innhold. Dermed var det også fritt frem for dataselskap og lage egne systemer som verkstedene kunne benytte, så sant de inneholdt de kontroller og bestemmelser som vegvesenet bestemte. Det ble ca 10 systemer som ble godkjent, og avtaler ble skrevet. Det var opp til dataleverandørene å selge sitt produkt til verksteder, og følge opp de som benyttet deres system. Vegdirektoratet la hver måned ut på en fil alle aktuelle data for kjøretøyer som skulle kontrolleres. Alle dataleverandørene hadde tilgang til denne, og kunne hente over data til sine egne systemer. Når kjøretøyet var kontrollert sendte verkstedene via sin dataleverandør data inn til oss. Vi kontrollerte disse og la inn godkjenningen hvis alt var OK. Feil i innsendte data ble returnert uten å bli behandlet, med opplysning om hva som var feil. Data på kjøretøy som hadde så mange feil at de ikke ble godkjent, ble sammen med alle andre data samlet i en egen database i Vegdirektoratet. Kjøretøy som ikke ble godkjent, måtte repareres og kontrolleres på nytt. Hvis et kjøretøy ikke var godkjent innen fristen, ble det sendt ut en purring til kjøretøyeieren med en ny frist. Ble heller ikke denne overholdt, ble kjøretøyet tatt til avregistrering. Det kommer inn ca 1 million «kontrollsedler» i året på PKK, men i og med at alt er så automatisert, er det bare en enkel daglig kontroll som må foretas. Dette systemet ble satt i gang i årsskifte 1997/1998.

Århundreskiftet

Et problem som alle i hele verden som hadde et datasystem fikk merke, var århundreskiftet. Det fantes veldig mange systemer hvor årstallet bare besto av 2 siffer, for eksempel 97 for året 1997. Når man gikk over fra 1999 til 2000, så kunne man ikke benytte 2 siffer, for hva betydde 00? Var det 1900 eller 2000? Hvorfor man i de fleste tilfellene bare hadde brukt 2 siffer til årstall, kom av at i de eldste datamaskiner hadde begrenset plass, og det gjaldt å begrense seg. Ved hundreårsskifte var det ikke akkurat plassen i en datamaskin som var problemet, men at man ikke hadde omgjort systemene slik at året hadde 4 siffer. Nå var hele verden nødt til å forholde seg til dette. Helt siden midten på 80-tallet hadde vi fått høre at Cobol var et språk som var på vei ut, og som ingen benyttet seg av lenger. Vi brukte det fremdeles i 1999, og til fleres undring fantes det hundretusener av programmer som fremdeles benyttet Cobol over hele verden. Mest i USA som skulle være det landet som var tidlig ute med nyvinninger. Det var helst de

store og tunge systemene som benyttet dette språket, som er suverent når det gjelder administrative databaser. Vårt problem som ellers i verden var at det var tynnet ut med folk som kunne brukes til cobol-programmering. Så lenge «de gamle» fra 60-70 årene fremdeles var oppegående og kjørte disse systemene ble det ikke utdannet nye i Cobol. Heldigvis hadde Bull en del gode folk som kunne hjelpe oss. De tilbød seg å ta all jobben med å gå gjennom og endre samtlige programmer hvor det var en dato involvert. Dette var flere hundre program på Autosys. Samtidig måtte også databasen utvides til å ta datoer med 4 siffer i året. Enkelte i Vegdirektoratet og Ketil Moen var bekymret for at vi bare benyttet et firma til dette (Bull). De var interessert i at vi kunne benytte andre Cobol-kyndige for senere bruk, slik at det ble en konkurranse om jobber på Autosys. SDS hadde en avdeling i Trondheim som hadde en del kompetanse på Cobol, og sammen med dem og Bull ble det opprettet en samarbeidsavtale om utførelse av arbeidet. Endringer på selve databasen ble utført av personell fra Bull som hadde kunnskap om motorvogn og førerkort fra før. Hele arbeidet ble også ledet av en prosjektleder fra Bull. Det viste seg senere at vi ikke benyttet oss av folk fra SDS til programmeringsjobber.

Vi som arbeidet med Autosys til daglig og kjente Bull meget godt, var kanskje ikke så begeistret for å trekke inn SDS på programmeringssiden, men vi fikk ikke gehør. Vi visste at SDS var veldig gode på å drifte Autosys, men vi kjente ikke noe særlig til deres kompetanse i Cobol-programmering på store systemer. I ettertid så viste det seg at man ofte måtte programmere jobben om igjen i Bull, da alt som ble utført av programmering ble gjennomgått og evaluert av oss eller Bull. Folkene fra SDS hadde ofte ikke den innsikt i hvordan databasen var oppbygd, selv om det teoretisk bare var å utvide alle datofelt med 2 siffer. Selvsagt ble programmene samtidig gjennomgått for å forenkle eller effektivisere, men dette var en jobb for spesialister.

Autosys og IT-avdelingen

Etter hvert ble Autosys så stor, og endringer med nye ting som skulle på plass så omfattende at vi som driftet og utviklet Autosys i Vegdirektoratet ikke greide dette uten hjelp. Fra 2000 har vi derfor hatt fast avtale med Bull om at Arild Ranum og Erik Kjærnes skulle være knyttet til oss som konsulenter og programmerere på heltid. I 2001 ble det endringer i eierskapet til Bull Norge, og selskapet skiftet navn til INTEGRIS. I 2002 ble det på nytt salg av selskapet og frem til dags dato heter selskapet STERIA. Det bygger fremdeles på Bulls konsept og tradisjoner som dataselskap.

En tradisjon som Bull hadde, og som jeg var med på i alle år, var deres årlige kundeorientering. Der fikk vi høre hvordan Bull greide seg, hvilke planer de hadde, nye produkter ble presentert og det var også enten en utenlandsk eller kjent person som holdt foredrag. Det kunne også skje at det var hyret inn en person som underholdt oss med morsomme innslag. Men det var nok den etterfølgende julesereringen som var det morsomste. Der ble det servert koldtbord med tilhørende drikke. Det hele ble regissert av en dyktig toastmaster som også kunne noen gode historier og skrøner. Etter hvert som mat og drikke ble fortært var det flere som fikk mot nok til å fortelle sine favorittvitser. Som kvelden skred frem ble noen ganger vitsene grovere og grovere, men noen av deltagerne var også frempå med historier av «god kvalitet». Man traff også igjen folk man hadde hatt kontakt med gjennom året, men også noen man kjente og faktisk bare hilste på hvert år på denne tilstelningen.

Autosysgruppa syntes nok noen ganger at de ble litt tilsidesatt i Dataforvaltningskontoret. Lederen var en «Vegdatabankmann» som ikke satte seg så mye inn i det vi holdt på med. Mye av årsaken til dette var nok også at det var aldri noe «bråk» rundt Autosys. Systemet gikk som regel knirkefritt uten noen «skandaler», som flere andre systemer i vegvesenet ble til del. Noen visste faktisk ikke hva Autosys var, selv om det var det største datasystemet vegvesenet hadde. I boka «Norsk vegpolitikk etter 1960 – stykkevis og delt?» av Sverre Knutsen og Knut Borge kan man på side 208 og 209 lese om Autosys. Der står det blant annet at: «Autosys skulle etter hvert vise seg å bli et av norsk offentlig forvaltnings mest vellykkede IT-prosjekter». Det var jo greit å kunne få «frie hender», men noen ganger syntes vi at vi gjerne kunne få litt mer oppmerksomhet. Så lenge vi var tilknyttet et kontor innen IT-avdelingen, gjorde heller ikke Ketil noe særlig for gruppa. Nå var det nok hensikten at Autosys skulle overføres til Trafikkavdelingen, men dette var ikke noe populært hos oss, da vi mente at vi var IT-folk og at Autosys burde tilhøre en IT-avdeling når det gjaldt utvikling og drifting. Ketil tok oss til slutt ut av Dataforvaltningskontoret, og vi ble derfor en gruppe rett under Ketil. Vi synes nok dette var til det bedre, fordi Ketil engasjerte seg etter dette mer for Autosys. Vi var alle fornøyd med Ketils ledelse av Autosysgruppa. Dessverre så sluttet Sølvi Gram for å gå over til kommunal virksomhet, og dermed var jeg og Noralv alene igjen til å utvikle og drifte Autosys.

IT-avdelingen hadde år om annet en tur hvor hele avdelingen reiste vekk for å ha et faglig påfyll, og for å ta opp aktuelle saker som gjaldt hele avdelingen. I september 2000 synes jeg at vi hadde den optimale tur. Vi tok fly til Ålesund og båt innover til Geiranger hvor vi sjekket inn på Union Hotell. Her var det faglige møter og god mat og drikke. Neste dag ble det faglige avsluttet midt på dagen, og en båt tok oss litt utover fjorden til der stien til Skageflå gikk opp fjellsiden. Skageflå er en øde fjellgard høyt over fjorden. Den blir ofte besøkt av turister som orker å gå opp den bratte lia. Etter en rast på Skageflå gikk ferden videre enda høyere opp på smale stier med stupbratta ned på ene siden og fjellet nesten rett opp på andre.



Ketil Moen leder an opp stien fra Skageflå som sees litt lenger nede

Vi kom endelig opp i lettere terreng, og gikk på fine stier høyt over fjorden tilbake til Geiranger. Dette syntes alle var en inspirerende og fin tur, selv om noen nok syntes den ble litt anstrengende. På kvelden var det laget til en spesiell middag, og neste dag gikk ferden tilbake til Oslo, med buss til Ålesund og fly resten.

Ny organisasjon og nytt bygg

Ny organisering var på gang i Vegdirektoratet. Fra 1.1.2003 ble det endringer. IT-avdelingen ble endret og ble en seksjon. For oss var nok at vi ble tatt ut av IT og flyttet til Trafikkavdelingen i en seksjon som het Systemkontoret det mest omfattende. Hvem som skulle bli lederen for denne seksjonen var uklart en stund, men Liv Nordbye ble tilsatt. Vegdirektoratet hadde et nybygg på gang ved Brynseng T-banestasjon som vi skulle flytte inn i på sommeren 2003. Vi fikk beholde kontorene vi hadde i det gamle bygget på Helsefyr inntil vi skulle flytte inn i nytt bygg, for ikke å lage for mye «støy» med flytting. Frem til sommeren da vi flyttet var Systemkontoret under utforming, og vi fikk ikke så mye kontakt med våre nye medarbeidere. Men det var jo omtrent de samme folkene som vi hadde delt kontor og ledere med under IT.

Så var dagen kommet! Vi skulle inn i nytt bygg hvor hele Vegdirektoratet skulle samles og ikke være spredt på flere steder og bygninger. Alle som var på jobb dagen den 23. juni 2003 samlet seg foran bygget hvor vi hadde vært i 25 år, og i samlet tropp gikk alle ansatte bortover til det nye bygget. Der fikk vi en orientering om bygget og en lunsj, hvorpå hver og en fant frem til sitt kontor eller kontorpult. Jeg og Noralv fikk egne kontorer i 6. etasje hvor også de andre i Trafikkavdelingen skulle holde til. Jeg syntes kontoret fungerte bra og vi hadde også nær kontakt med de personene som vi samarbeidet tettest med.



Mitt nye kontor i Brynsengfaret 6A

Jeg og Noralv delte oppgavene oss i mellom. Noralv tok seg av en del faste oppdrag og laget programmer der det var nødvendig, mens jeg holdt kontakten utad med alle våre «kunder», enten det var fra trafikkstasjonene, vegvesenet ellers, eller fra private. Det kunne til tider bli hektisk med all e-posten og telefoner. Stort sett var det ikke en dag jeg ikke hadde mellom 20 og 30 henvendelser på telefon. I tillegg var jeg også med i den videre utvikling med råd og løsninger, og dette ble kanskje noen ganger litt for stressende. Jeg hadde planlagt å gå av med Avtalefestet Pensjon (AFP) i løpet av 2004, men så skulle det hende noe som forpurret den planen. Jeg og Anne Torvik skulle om morgenen den 2.3.2004 på et møte i Toll- og avgiftsdirektoratet. På det møtet ble jeg dårlig, og hadde store brystmerter. Jeg kom meg hjem, men ble øyeblikkelig sendt via Bærum sykehus til Rikshospitalet. Jeg hadde fått et kraftig hjerteinfarkt, men ble tatt godt hånd om på Rikshospitalet, hvor de fikk åpnet den tette åren og lagt inn et «rør» som skulle blokke ut åren. Dessverre ble det en liten komplikasjon så jeg var der i 14 dager

i stedet for 7 som var vanlig. I den følgende tiden var jeg ofte på Rikshospitalet til undersøkelser og sjekk, men i juli 2004 begynte jeg så smått å arbeide igjen. I juli arbeidet jeg 50%, tok noe ferie i august og jobbet deretter 100%. Jeg hadde heldigvis muligheten til å ta en del hjemmearbeid, slik at overgangen ikke skulle bli for brå. I begynnelsen av 2005 var jeg i full jobb igjen og fant tiden inne til å søke om AFP. Den siste tiden gikk med til å rydde opp og overføre kunnskap til Noralv og andre som trengte det. Noralv ville bli igjen alene med mange oppgaver, så det gjaldt å finne alternativer til den jobben jeg hadde gjort.

Den 1. juli 2005 gikk jeg av med pensjon etter å ha jobbet i Vegdirektoratet i 42,5 år. Det ble som hør og bør laget et avskjedslag for meg med mange gode ord og gaver. Det var selvfølgelig litt vemodig å forlate en arbeidsplass etter så mange år, men jeg følte meg sliten, var 64 år og syntes jeg hadde utført nok arbeid for samfunnet. Jeg syntes også det var på tide at jeg fikk nyte mitt «otium», mens jeg ennå følte meg sprek.

Jeg har det nå «som plommen i egget», og jeg har også fått lov å utføre noe programmering og produksjon på statistikk i januar 2006. Det syntes jeg var morsomt å kunne gjøre, uten at det ble noe stress ut av det. Jeg synes det også er hyggelig å ta en tur innom og hilse på gamle kolleger, og Noralv har jeg jevnlig kontakt med på telefon.

Jeg avslutter min «livshistorie» her, og håper at de som leser dette har utbytte og litt moro og av det jeg har skrevet. Jeg har selv hatt det morsomt under skrivningen og memoreringen, Jeg er glad for at jeg hadde notert en del i min egen notisbok helt fra jeg begynte i 1963, og at jeg har kunnet dra nytte av en del skriftlig dokumentasjon jeg har funnet i Vegdirektoratet. Jeg har også hatt litt hjelp av noen gode gamle kollegaer som har blitt forespurt pr telefon der min hukommelse har sviktet. Dessverre har jeg alt for få foto fra den siste tiden i Vegdirektoratet.

Til slutt tar jeg med noen ord hvor jeg beskriver mine ledere. Jeg håper ikke jeg støter noen med det jeg skriver, men jeg syntes jeg måtte ta med noe om de som har ledet kontoret jeg har vært en del av det meste av mitt liv. Det jeg her har skrevet er subjektivt, og dermed slik jeg har kjent dem.

Bjørn K. Nærnes var den første jeg møtte da jeg begynte i 1963. Han var da leder for kontoret og var min leder i 20 år. Han ble kalt Bjørn K. eller «sjefen». Han var vel den av mine ledere som man mest oppfattet som «sjef». Han var en dyktig mann og nøt stor respekt ikke bare blant sine underordnede, men også blant lederne i Vegdirektoratet. Jeg syntes han tok seg godt av sine medarbeidere, og når det var en stilling på gang i direktoratet, var han påpasselig med at de aktuelle søkte på jobben. Han leste gjennom alle søknader før de ble sendt, og var han ikke fornøyd med innholdet ble vi oppfordret til å skrive på nytt med endring i forhold til de røde korrigeringsene han hadde gjort. Bjørn K. var også opptatt av at man fulgte utviklingen, og tok initiativ blant annet til at registrene skulle over på databaser. Han var en mester til å komme seg ut av situasjoner, og han kunne bløffe på en meget troverdig måte hvis nødvendig. Jeg syntes Bjørn K. var en hyggelig mann, men også en som man ikke kom særlig inn på privat.

Ola Diserud fulgte etter Nærnes. Han var vel Bjørn K. sin rake motsetning. Ola var «en av gutta» fordi vi hadde jobbet som «likemenn» i over 20 år. Ola var flink datafaglig, men uten å fornærme ham, hadde han vel noen ganger vanskeligheter med å overbevise sine overordnede om diverse tiltak. Ola ville ikke legge seg ut med noen, og vi fikk vel inntrykk av at han ble overkjørt en gang i blant. Men Ola var en stor diplomat og fikk for det meste det til slik som han ville. Jeg var så heldig at jeg overtok Olas gamle kontor, og ble dermed «min egen herre» på kontorsiden. Jeg hadde sittet i landskap til nå. I tillegg utnevnte Ola meg til stedfortreder og nestleder ved kontoret, så jeg var fornøyd i den tiden Ola var kontorleder. Min tidligere sjef Nærnes hadde begynt i Bankenes Betalingssentral, og en dag kom han og «headhundet» Ola til en jobb i samme firma. De fleste ble nok lei seg for dette, for Ola var en populær og grei sjef.

Kirsten Grønnerød som hadde jobbet i A-data som jurist en tid, ble så ansatt som ny kontorleder. Da stillingen ble utlyst var jeg og en kollega, Frode Carlen, også blant søkerne, men det var vel ingen tvil om at Kirsten var bedre kvalifisert enn oss. Kirsten hadde en litt annen lederstil enn sine forgjengere, men jeg kom godt ut av det med Kirsten. Til å begynne med beholdt jeg nestleder og systemlederjobben, men etter hvert ble dette omgjort, slik at andre tok over etter meg. Kirsten og jeg kunne være uenige på en del felter, og det gikk ofte «en kule varmt» på noen av møtene. Men dette var bare faglig, og etter en slik utblåsning var vi like gode venner. Kirsten var med sin danske bakgrunn av naturlige årsaker meget omgjengelig, og vi fikk etter hvert god kontakt med henne, både faglig og privat. Kirsten ble fristilt ved omorganiseringen som fulgte, og havnet i en annen avdeling.

Ketil Moen kom inn som avdelingsdirektør da det ble omorganisert i Vegdirektoratet. Kontoret A-data forsvant, og det ble en IT-avdeling med flere kontorer. Ketil overlot derfor ledelsen av oss på Autosys til en av sine kontorledere, og vi syntes kanskje at han ikke satte seg godt nok inn i våre oppgaver som vi mente han behøvde som leder av hele avdelingen. Ketil ble derfor litt fjern, helt til han tok oss ut av Dataforvaltningskontoret og la oss direkte inn under seg selv. Etter dette ble det mer kontakt. Vi syntes Ketil nå tok ansvar, og viste oss den oppmerksomheten som vi mente vi fortjente. Allikevel satte vi pris på den frie stillingen vi fikk, med at vi rapporterte til ham regelmessig, og tok opp saker med ham når vi trengte dette, eller når han burde delta som leder. Jeg satte etter hvert stor pris på Ketil.

Liv Nordbye ble min nye leder etter omorganiseringen fra 1.1.2003. Hun ble leder for Systemseksjonen som Noralv og jeg var havnet i på Trafikkavdelingen. Liv er en real og sosial person som vi alle ble glade i. Hun har en omsorg for sine medarbeidere som ingen av mine tidligere sjefer hadde. Hun var min leder til jeg gikk av med pensjon. Hun var også i likhet med Ketil Moen, en som vi kanskje ikke syntes satte seg nok inn i, eller tok tilstrekkelig del i det vi holdt på med. Liv, hadde jeg inntrykk av, tok seg litt for «mye vann over hodet» noen ganger, slik at hun hadde for mye å gjøre. Det ble kanskje mye reising og møter, slik at det ikke var enkelt å treffe henne når vi hadde akutt behov. Men jeg hadde vært med så lenge i «gamet» at jeg kunne ta mange beslutninger selv. Jeg fikk som regel godkjennelse når jeg traff Liv igjen. Liv var også den som oppfordret meg til å skrive om mitt arbeide i Vegdirektoratet, og fortelle om Autosys sin utvikling.



Statens vegvesen