



PÅ HØYGIR I LAVBLOKK

OSLO POSTTERMINAL
– EN DOKUMENTASJON

FORORD

Etter over tre hundre år med manuell postsortering i Norge sto Oslo postterminal i 1976 klar som den første post-terminal i landet for mekanisk sortering. Postterminalen har fungert godt og håndtert meget store postmengder. Men etter over 30 år er verken terminalen eller beliggenheten midt i Oslo sentrum lenger hensiktsmessig, og tidligere i år ble bygningen solgt. En ny postterminal bygges i Lørenskog for å tas i bruk i 2010.



DAG MEJDELL
Konsernsjef

For Posten er det et samfunnsansvar å dokumentere vår virksomhet for ettertiden, og Oslo postterminal er spesielt interessant som den første av nå i alt 16 postterminaler.

Samtidig kan ikke alle spor bevares. Er det noe historien viser, så er det hvordan bygninger og arealer tas i bruk til nye formål når de ikke lenger er egnet til de gamle. Det er slik det må være i et samfunn i utvikling.

For likevel å ta vare på mest mulig av historien har Posten fått foretatt en arkivmessig dokumentasjon av Oslo post-terminal. De arkitektoniske og byggtekniske forholdene, teknologien og produksjonsprosessen, samt arbeidsforholdene og arbeidsmiljøet er beskrevet i tekst, tegninger og fotografier i denne publikasjonen. Vi håper den vil være av interesse for mange, og at den vil vise seg verdifull for ettertiden.

Dokumentasjonsprosjektet har sprunget ut av arbeidet med Landsverneplanen for Posten som ble gjennomført i 2006. Norsk institutt for kulturminneforskning (NIKU) har hatt hovedansvaret, og jeg vil gjerne takke Anette Mehren og Åse Damman fra NIKU, professor Finn Erhard Johannessen ved Universitetet i Oslo og alle andre som har bidratt, for et godt samarbeid.

Desember 2007
Dag Mejdell
Konsernsjef Posten Norge AS



Så langt var byggeprosessen kommet i 1974. Høy- og Lavblokken sett fra vest før Byporten ble oppført. Foto: Fredrik Fraas

Innhold

INNLEDNING	4
FINN ERHARD JOHANNESSEN Mekanisk postsortering	6
Postnummer og mekanisering	6
Norges største bygning	7
En avansert terminal – med innkjøringsproblemer	8
Ut av sentrum	8
ANETTE MEHREN Lavblokken – arkitektur og teknologi	10
Prosjektering og arkitekter	10
Et omstridt bygg	12
Arkitektoniske vurderinger	12
Konstruksjoner og materialbruk	14
Planløsning	14
Velferdsetasjen	16
Bygningsmessige forandringer	16
Postterminalen i bruk i 1976	16
Postterminalen tredve år etter	18
Forandringene i produksjonsanlegget	18
ÅSE DAMMANN Arbeidsforhold og sosialt miljø	20
Den nye arbeidsplassen	20
Fysisk arbeidsmiljø	22
Støv og støy	22
Arbeidsmotivasjon	23
Posten skal frem	24
Effektivisering av arbeidsprosessene	24
Kvinnene kommer	24
Bedre arbeidsmiljø	25
Skepsis i fagorganisasjonen	25
Samarbeidsforhold på arbeidsplassen	26
En flerkulturell arbeidsplass	27
Sosialt liv på jobben	27
Glimt fra terminalen 2007	28
Ord og uttrykk	30
Fest og alkohol	30
Velferd på arbeidsplassen	30
Oslo postterminal som arbeidsplass	31
Kilder	32
Vedlegg	34–67

Bilde på forsiden viser Lavblokken og Høyblokken i 1976 sett fra øst i Schweigaardsgate. Foto: Postmuseet

Hensikten med dokumentasjonen av Lavblokken er å ta vare på mest mulig av historien for ettertiden. Det omfatter beskrivelse av de arkitektoniske og byggtekniske forholdene, teknologien og produksjonsprosessene samt arbeidsforholdene og arbeidsmiljøet.

Innledning

Posten Norge AS har utarbeidet en landsverneplan for sine bygninger, innenfor prosjektet Statens kulturhistoriske eieendommer (SKE). Ingen av Postens bygninger ble i landsverneplanen foreslått fredet. Av de 20 postterminalene som var utgangspunktet ved utarbeidelsen av landsverneplanen, var det Oslo postterminal i Biskop Gunnerus' gate 14 som ble pekt ut som den kulturhistorisk mest interessante. Som et alternativ til vern har Posten Norge AS besluttet å gjennomføre en arkivmessig dokumentasjon av denne bygningen.

I dokumentasjonen av Oslo postterminal er det lagt vekt på de bygningstekniske forholdene, produksjonsprosessene, teknisk utstyr og arbeidsforholdene. Begrunnelsen for denne vektleggingen er et ønske om å belyse mekaniseringen av arbeidsprosessene fra manuell til automatisk brevsortering, som var den grunnleggende endringen som skjedde i forbindelse med flyttingen av Oslo postterminal fra «Steinhuset» i Dronningens gate 15 til Lavblokken i Biskop Gunnerus' gate 14.

Oslo postterminal er en lavblokk i syv etasjer som danner en bygningsmessig sammenheng med det tidligere Postgirobygget i Oslo. Da bygget var ferdigstilt i 1976, flyttet virksomheten i Oslo postdistrikt inn, fra trangbodde forhold ved Hovedpostkontoret i Dronningens gate 15. I 2010 er det tid for neste flytting. Da vil nybygde produksjonslokaler stå ferdig på Robsrud i Lørenskog, og Posten vil igjen flytte virksomheten til nye og mer funksjonelle lokaler. Det betyr at den postale virksomheten ved Oslo postterminal i Biskop Gunnerus' gate 14 går inn i et avsluttende kapittel, og at tiden er inne for dokumentasjon av bygningen og virksomheten.

Arbeidet som startet i februar 2007 har vært fulgt av en styringsgruppe bestående av:

Elisabeth Gjølme, Konsernkommunikasjon, leder.
Kjetil Lisland, Posten Eiendom.
Arne Woll, Konsernkommunikasjon.
Bjørn Brustad, Posten Eiendom.

Finn Erhard Johannessen, UiO.
Line Bårdseng, SKE-prosjektet i Fornyings- og administrasjonsdepartementet.
Heidi Uleberg, SKE-prosjektet i Fornyings- og administrasjonsdepartementet.
Gustav Rossnes, Riksantikvaren.
Anette Mehren, NIKU.
Åse Dammann, NIKU.
Helge Sognli, Postmuseet Maihaugen.
Agnar Nordeide, Brevsenteret i Oslo.
Bersvein Gylland, Brevsenteret i Oslo.

Anette Mehren og Åse Dammann NIKU og Finn Erhard Johannessen, UiO har skrevet hver sin del av teksten. NIKU har hatt hovedansvaret for arbeidet. Bjørn Brustad har vært Postens koordinator for dokumentasjonen.



Oslo postterminal er en stor kvinnearbeidsplass. I 2007 arbeider det ca. 680 kvinner her, noe som utgjør 47 % av personalstyrken. Bildet viser finsortering av pakker. Foto: Posten

Mekanisk postsortering

I begynnelsen av 1960-årene tok Posten fatt på arbeidet med overgang til mekanisk sortering av post – etter over tre hundre år med manuell sortering. Det omfattet innføring av postnummer, anskaffelse av maskineri både for transport og optisk lesning og bygging av terminaler. Oslo førte an; her sto den nye postterminalen klar i 1976.

«Fåberg, Hunder, Øyer, Tretten, Losna, Fåvang, Ringebu, Venabygd, Sør-Fron, Harpefoss, Vinstra, Kvam, Sjøa, Sel, Brennhaug, Dovre, Dombås». Å ramse opp poståpneriene i Gudbrandsdalen eller andre steder i landet i riktig rekkefølge og i rasende fart, var ikke noe problem for postfolk. Postgeografi var et av de viktigste fagene på Postskolen. Elevene skulle kunne navnene på 3500 poststeder og vite hvor de lå. Regla med poststeder fra Gudbrandsdalen var det faktisk satt melodi til. Poststedene helt fram til Åndalsnes kunne synges og dermed læres lettere. Gode kunnskaper i postgeografi var avgjørende i arbeidet og noe postfolkene la sin ære i å tilegne seg.

Slik var det fordi sorteringen av post foregikk manuelt, og i prinsippet på samme måte som den alltid hadde foregått. Transporten av post fram til sorteringen hadde derimot gjennomgått en stor utvikling siden postbøndenes dager. Først ble dampskip tatt i bruk, deretter fulgte jernbane og langt senere bil og fly. Selv om det tidlig ble innført reisende postekspedisjoner på skip og tog, slik at

posten kunne sorteres underveis, ble sorteringen en flaskehals som det ble mer og mer påtrengende å gjøre noe med.

POSTNUMMER OG MEKANISERING

I begynnelsen av 1960-årene skjedde det en stor modernisering ved Brevavdelingen ved Oslo sentrum postkontor, dvs. Hovedpostkontoret i Dronningens gate. Den interne transporten ble mekanisert slik at posten kunne fraktes mellom de forskjellige avdelingene ved hjelp av transportbånd og kjedetransportører. Men selve sorteringen gikk fortsatt manuelt. Flere steder i utlandet arbeidet man med mekanisering av sorteringen, og mekanisering ble også et mål i Norge. Arbeidet ble organisert som et prosjekt drevet av en prosjektgruppe, og det besto av tre deler som skulle gjennomføres til forskjellig tid: Innføring av postnummer, mekanisering og oppføring av et nytt bygg, en postterminal. Kapasiteten i «Steinhuset», som Hovedpostkontoret i Dronningens gate ble kalt, var sprengt.

Første skritt var innføring av postnummer. I Oslo var det allerede innført et

postnummersystem på midten av 1960-tallet. Byen var delt inn i tolv soner som var nummerert fra Oslo 1 til Oslo 12. I 1968 ble det innført et postnummersystem for hele landet. Postnummeret besto, som det fortsatt gjør, av fire sifre. Det første viser sone i landet, det andre region, det tredje område og det fjerde det aktuelle poststedet. Selv om postnummersystemet skulle være innledningen til mekanisering, gikk også den manuelle postsorteringen mye lettere på denne måten, og det kunne brukes ufaglært arbeidskraft. Ved en stor omlegging av postgangen i 1969 ble postnumrene lagt til grunn for dirigering og pakking av post.

Etter at postnumrene var kommet, ble ikke kunnskaper i postgeografi så nødvendige lenger. Allerede i 1965 var det lempet på geografikravene på Postskolen. Poststyret hadde foreslått at pensum bare skulle være 900 poststeder mot tidligere 3500. Dette var selvfølgelig et kraftig slag for postfolkenes selvbylde, og Postmannslaget reagerte. Som en midlertidig ordning ble pensum fastsatt til 1700 poststeder.

I 1969 tegnet Posten kontrakt med et tysk firma om levering av et halvautomatisk brevsorteringsanlegg. Det skulle brukes som et prøveanlegg i Oslo og skulle brukes til å sortere både avgående og ankomende brev. Anlegget ble installert i Hovedpostkontoret i Dronningens gate i desember 1971. Meningen var at det skulle tas i bruk til juletrafikken, men en transportskade gjorde at det ikke kom i drift før mot slutten av januar 1972. I anlegget ble posten fraktet på samleband til femten kodepult, der det ble påført strekkode nederst til høyre på konvolutten. Derfra gikk posten videre til sorteringsmaskiner som kunne lese strekkodene og dermed sortere posten.

Til å utføre arbeidet ble det ansatt husmødre på halv tid. Etter en kort opplæring hadde de ingen problemer med å

kode posten, for fagkunnskaper var ikke lenger nødvendig. Spesielt for pakkmes-terne ble dette et problem, og det oppsto ganske tilspissede forhold på brevavdelingen. Posten kjøpte seg fred ved å opprette noen nye stillingsbetegnelser, noe som i realiteten betydde at pakkemestrene gikk opp noen lønnstrinn. Og fortsatt var det behov for kunnskaper i postgeografi, for det nye anlegget var ikke stort nok til å sortere all post. Mye måtte fortsatt sorteres for hånd.

Likevel, med de nye metodene gikk sorteringen mye raskere enn med de gamle,

skulle det også bygges en postterminal i Oslo.

NORGES STØRSTE BYGNING

I Hovedpostkontoret i Dronningens gate 15 hadde det lenge vært trangt om plassen. I 1955 sto et nytt underpostkontor ferdig på Majorstua, til avløsning av lokaler som hadde vært for små allerede ved innflyttingen i 1930. Men snart ble det plassmangel igjen. Bygningen i Dronningens gate var beregnet for tusen personer, men i 1960-årene arbeidet det ca to tusen mennesker der, og på en vanlig dag kjørte det 600 biler inn i posthus-

men i planene for den nye Oslo Sentralstasjon fra begynnelsen av 1950-årene var det satt av tomt til et jernbaneposthus.

I løpet av 1950-årene ekspanderte også Postgiro, som var grunnlagt i 1943, sterkt. Virksomheten ble spredd på flere steder i byen, og det ble klart at det også trengtes mer plass til denne virksomheten. Dermed ble planen å bygge et jernbanepostkontor kombinert med lokaler til Postgiro. Tidlig i 1960-årene kjøpte Posten 18 eiendommer på Vaterland ved Østbanestasjonen. Ekspropriasjon ble ikke nødvendig, men ca hundre familier ble husløse, og Posten hjalp til å skaffe dem nye boliger. I 1960-årene startet planleggingsarbeidet.

Men så ble hele saken forsinket. Utflytting av statsinstitusjoner ble nå sett som et distriktpolitisk virkemiddel. I 1971 foreslo en stortingsmann å flytte Postgirokontoret til Bodø, men til Postens store lettelse vedtok Stortinget at Postgirokontoret skulle forbli i Oslo. Deretter kom planleggingsarbeidet raskt i gang.

Postgiro- og jernbaneposthuset, som bygget ble kalt i planleggingsfasen, besto av en lavblokk på syv etasjer, som skulle romme postterminalen og en høyblokk på 20 etasjer med kontorer til Postgiro og fikk adressen Biskop Gunnerus' gate 14. Grunnsteinen ble nedlagt i mars 1973, og oppunder jul 1975 sto bygget ferdig. 27. april 1976 ble bygget innviet under nærvær av kong Olav.

De to blokkene utgjorde til sammen den største bygning som var oppført i Norge, med et samlet gulvareal på ca 93 000 kvadratmeter, og plass til tre tusen personer. Høyblokken, som raget 86 meter over bakken, var lenge den høyeste bygning i landet. Det nye bygget ble omstridt fra første stund. Mange hevdet at det ikke burde vært plassert midt i byen, og at det i alle fall ikke burde ha omfattet



Funksjonærer travelt opptatt med å sortere post på Sydbanens postekspedisjon, Smålandsbanen 1914. Foto: Postmuseet



Brevsorteringsanlegget slik det sto i 4. etasje i 1980. Anlegget hadde ca. 180 uttak og kunne sortere ca. 20 000 brev i timen. Foto: Posten

og Posten kunne avvikle sorteringen ved de reisende postekspedisjonene. I stedet ble posten sortert på såkalte omsorteringspostkontorer. Mange steder var det plassproblemer, og det ble derfor for første gang i Postens lange historie bygget enkelte spesialbygg for postsortering, såkalte postterminaler. De første, der sorteringen var helt manuell, ble tatt i bruk i Skien og Molde i 1973. Og, som nevnt,

gården, en gård som var bygget for hestekjøretøyer.

Helt siden 1899 hadde Posten hatt planer om et omsorteringspostkontor i tilknytning til jernbanen. Men fra begynnelsen av 1900-tallet var det planene om et nytt hovedpostkontor i Kristiania som sto i fokus, og dette ble reist i Dronningens gate 15 i perioden 1914 til 1924. I mellomkrigstidens vanskeligheter og under krigen kom man ikke videre,

Mekanisk postsortering

en høyblokk.

Høyblokken fikk navnet «Postgirokontoret», men ble snart kalt «Postgirobygget». Lavblokken fikk navnet «Oslo postterminal». Her var det i første etasje anlagt to jernbanespor slik at godsvogner med post kunne kjøres direkte til og fra jernbanestasjonen. Men det var også ramper for biler og trailere, for mye av posttransporten gikk nå på landeveien. Det var bare tung post, slik som C-post, som skulle sendes med jernbanen.

Plasseringen av terminalen i tilknytning til jernbanestasjonen var altså ikke lenger så viktig som den hadde vært i de tidlige planene. På den annen side var det gode grunner til at terminalen var plassert sentralt i byen, for det var til og fra Oslo sentrum det meste av posten gikk.

EN AVANSERT TERMINAL – MED INNKJØRINGSPROBLEMER

Flyttingen fra Hovedpostkontoret i Dronningens gate til Oslo postterminal foregikk i februar 1976, til litt forskjellig tid for de forskjellige avdelingene. Også utstyr og møblement ble flyttet. Den største utfordringen var utvilsomt flyttingen av sorteringsanlegget. Det var ikke så tungt, 3700 kg, men hadde store dimensjoner. Operasjonen ble foretatt en lørdags morgen, for strømmen til trikken måtte brytes. Med en svær kran ble sorteringsanlegget løftet ut gjennom vinduer som var utvidet ved at noe av veggen var fjernet. Anlegget kom trygt ned på bakken og ble greit fraktet til Postterminalen der det kom i bruk. Men i løpet av det første året ble det også tatt i bruk en automatisk maskin, som var blant de mest avanserte i Europa. Senere kom mange flere maskiner til.

Posttransportssystemet var innkjøpt i England og omfattet et båndtransportsystem for sekker og en kjedetransportør. Ved hjelp av båndtransportssystemet ble ankomne postsekker transportert fra bilrampen, trailerrampen og togrampen til sekkesorteringssentralen. Etter at posten var sortert, ble den pakket i sekker og ekspedert den omvendte veien.

Selv om utstyret var avansert, gikk det ikke så bra den første tiden. «I skrivende stund råder det kaos i Oslo etter innflyttingen i den nye postterminalen,» skrev en

innsender i Posthornet i mars måned. «Bare sirkus ved den nye postterminalen,» uttalte en postsjef til Aftenposten. Det oppsto forsinkelser, blant annet fordi kjedetransportøren hadde for få kroker og ikke fikk sekkene unna. Dessuten ble det mer skader på posten enn tidligere, først og fremst fordi containere med post ble vellet for å tømmes. Videre var det, slik som tidligere, en del av personalet som reagerte på at det ble tatt inn ufaglært arbeidskraft. De svarte med å nekte å arbeide overtid og med gå-sakte aksjoner noe som selvsagt forsinket postgangen ytterligere. Det tok noen måneder og vel så det før de største problemene var løst. Deretter gikk arbeidet bra i den nye terminalen, og både bygning og maskineri har stort sett fungert godt – i mange år.

UT AV SENTRUM

Den nye postterminalen var planlagt for en levetid på tyve år. Men både pakke- og brevmengden økte raskere enn forutsatt. I 1993 etablerte Posten et godssenter på Alnabru, og håndteringen av pakker og snart også C-post ble flyttet dit. Dermed kunne jernbaneskinnene i Oslo postterminal fjernes. Snart dukket det opp tanker om å flytte hele virksomheten ut av sentrum.

Det var flere grunner til dette. Stadig flere sorteringsmaskiner ble tatt i bruk, og det krevde mer plass. Det samme gjorde økt bruk av containere og kassetter i stedet for sekker. Å få hele anlegget på én flate ville dessuten være mer hensiktsmessig enn at det var fordelt på mange etasjer med transport opp og ned. Endelig var det transportmessige hensyn:

Lastebiltransport i Oslo sentrum ble mindre og mindre praktisk. Dessuten hadde de fleste av Postens største kunder flyttet ut av bykjernen og etablert seg nærmere Groruddalen. For Posten ville det også være fordelaktig å komme nærmere den nye flyplassen som var besluttet bygget på Gardermoen.

I 1999 kjøpte Posten en tomt på Alnabru like ovenfor Godssenteret med tanke på å bygge en ny postterminal. Planen om nybygging og flytting ble godtatt av de politiske myndigheter. Men det var et problem at tomten var litt liten, slik at hele terminalen ikke ville kommet på

ett plan, det ville bli to etasjer. Et annet problem var at det kom en ny helhetsplan for Groruddalen, og det gjorde at hele arbeidet stanset opp. Det gikk nå flere år uten at det skjedde noe videre med saken. En grunn var betydelig usikkerhet om postmengdens utvikling i fremtiden, en annen var skifte i Postens toppledelse.

I 2002 kastet Posten sine øyne på en ny tomt, Stubberudfeltet på Alnabru, en tidligere søppelfylling, som var eid av Oslo kommune. En annen mulighet åpnet seg noen år senere, en stor tomt på Robsrud i Lørenskog (som Posten kjøpte i 2005). Det ble arbeidet med begge disse muligheter parallelt, og også andre alternativer ble vurdert. Planen var at den nye terminalen skulle stå ferdig i 2007, men så raskt gikk det ikke.

I 2006 ble reguleringsplanen for Robsrud godkjent, og Posten bestemte seg for å bygge terminalen på dette stedet. Tomten var stor, slik at alt kunne foregå på ett plan, dessuten ville det bli god manøvreringsplass utendørs. Lørenskog kommune hadde dessuten vist seg meget imøtekommende. Byggearbeidene på Robsrud ble satt i gang på nyåret i 2007, og meningen er at den nye terminalen skal være i drift fra første halvår 2010.

1. mars 2007 ble Lavblokken i Biskop Gunnerus' gate solgt til Kommunal Landspensjonskasse som overtar bygget når Posten flytter til Robsrud. Da vil terminalen i Lavblokken ha vært i drift i 34 år, noe som er atskillig lenger enn den var planlagt for.

I det følgende blir arkitekturen, teknologien og arbeidslivet i Lavblokken nærmere beskrevet.

Sorteringsmaskinen tas ut av 2. etasje i «Steinhuset». For å få den ut måtte en del av veggen rives. Foto: F. Fraas



Lavblokken – arkitektur og teknologi

Det ruvende Postgirobygget tok det meste av oppmerksomheten, men det var Lavblokken ved siden av som rommet den første postterminal i landet der posten ble automatisk sortert. Bygget hadde store kvaliteter, og sorterings- og transportmaskineriet var blant det mest avanserte i verden.

Arbeidet med romprogrammet for bygningen i Biskop Gunnerus' gate ble påbegynt i 1962, og i 1963 ble arkitekten engasjert. I 1969 ble et forprosjekt fremlagt. Prosjekteringsarbeidet pågikk for fullt fra slutten av 1960-årene, og prosjekteringsstammet besto på det meste av omkring 70 personer.

Som brukere var Poststyret og Postgiro aktivt med i planleggingen av bygget. Terminalen ble dimensjonert for behovet frem til år 2000, og hele komplekset var ment å skulle ha en levetid på ca 20 år. Opprinnelig skulle Postgiro disponere hele Høyblokken. Da det viste seg vanskelig å dekke behovet for kontorer til Oslo postdistrikt i Lavblokken, ble det lagt inn tre ekstra etasjer i Høyblokken for dette formålet.

Konstruksjonene ble dimensjonert for helikopterlandingsplass på både høy- og lavblokk. Distriktsjef Arne Dybvik forklarte dette i et intervju i Byggenytt våren 1976: «Helikoptertransport er nok ikke like om hjørnet, men vi kan ikke se bort fra at vi i fremtiden vil måtte ta i bruk

helikoptre for transport til og fra flyplass.» Helikoptertransport har imidlertid ikke blitt aktuelt. Dette kan stå som illustrasjon på hvor vanskelig det er å forutsi situasjonen fremover i tid.

Anbudsinndelingen for generalentreprisen ble sendt ut i februar 1972. Den var basert på en utvidet råbyggsentreprise, noe som gjorde at detaljprosjekteringen kunne fortsette etter at entreprenøren var valgt. Det kom inn tre anbud, og anbudet fra Ingeniør Thor Furuholmen A/S ble valgt. Senere ble det innhentet ca. 50 underentrepriser.

Gravearbeidene ble igangsatt 1. august 1972, og grunnsteinen ble nedlagt 26. mars 1973 av samferdselsminister John Austrheim. Opptil 500 mann arbeidet samtidig på byggeplassen. Oslo postterminal og Postgirohuset ble offisielt innviet 27. april 1976, med H.M. Kong Olav V og 250 gjester til stede.

PROSJEKTERING OG ARKITEKTER

I utgangspunktet ble det etablert prosjekteringskontorer for både prosjekteringsledelse,



Oversikt over tomten etter at bygningene var revet. I bakgrunn Nylandsbroen og Tollboden. Foto: Postmuseet

arkitekter og rådgivende ingeniører, først i Tomtegaten, senere i Jernbanegaten 19 ved Jernbanetorget. Prosjekteringslederen hadde flere ansatte til denne oppgaven, og antall arkitekter var opptil 17. Til sammen var det i dette bygget på det meste rundt 70 personer som jobbet med prosjekteringen. Tvers over gaten ble det oppført et midlertidig bygg, kalt «Paviljongen», der rundt 15 personer hadde et eget prosjekteringskontor for de posttekniske installasjonene. Hovedsakelig besto dette av Postens egne ansatte, men i slutfasen hadde også en av de britiske rådgiverne fast arbeidsplass her.

Det ble gjennomført en rekke studieturer for å se på relevante bygg i andre land. Både Danmark, England, Sverige, Tyskland og Holland ble besøkt. Studieturene ble foretatt av de prosjekterende for bygget og for de posttekniske installasjonene i fellesskap. Til tross for at det var britiske konsulenter som var leid inn for å bistå med postteknisk prosjektering, foregikk postsorteringen i England i stor grad manuelt. Det var i Tyskland man var kommet lengst med maskinell sortering. Ett av byggene som ble studert spesielt, var et nytt postgirobygg i Essen, Tyskland (se vedlegg).

Arkitekt MNAL Odd Borgrud Pedersen ble engasjert for oppdraget i 1963. Hans



Fra den offisielle åpningen 27.april 1976. H.M. Kong Olav på befaring i 4.etasje Lavblokken. Øvrige personer på bilder er fra venstre distriktsjef Arne Dybvik, statsråd Ragnar Christiansen, stortingspresident Guttorm Hansen, ukjent person, generaldirektør Ragnvald Rustung Bru, ordfører Albert Nordengen og Gunnar Solvang i Posten. Foto: Postmuseet

kontor hadde da 4-5 ansatte, og hadde tegnet Majorstua posthus i 1955, samt utført en rekke andre oppdrag for Posten. «Postgiro- og jernbaneposthuset» var en stor oppgave som krevde mange nyansettelser for det lille kontoret.

En av dem som ble ansatt, var Rolf Christian Krognos. Han var utdannet arkitekt fra Statens arkitektkurs (forløperen til Arkitektthøgskolen i Oslo) i 1955, og hadde blant annet jobbet hos Blakstad og Munthe-Kaas fra 1955 til -59, og ved Göteborg-kontoret Lund och Valentins prosjektkontor i Oslo, som ble etablert for gjennomføringen av Storebrandbygget i samarbeid med Platou. Etter at Storebrandbygget sto ferdig i 1962, ble Krognos kontaktet av Borgrud Pedersen, og ansatt ved hans kontor, primært for å jobbe med Postens nybygg. I 1967 inngikk

de to kompaniskap, og firmaet endret navn til Odd Borgrud Pedersen og Rolf Chr. Krognos arkitekter MNAL. Firmaet ble oppløst i 1979, og de to fortsatte da med hver sin praksis.

Ved prosjektkontoret i Jernbanegaten 19 var Rolf Chr. Krognos ansvarlig arkitekt for prosjektet. Kontorets ordinære virksomhet fortsatte med 3-4 arkitekter under ledelse av Borgrud Pedersen i lokalene på Arbeidersamfundets plass. Alle viktige beslutninger i prosjektet ble tatt av Borgrud Pedersen og Krognos i fellesskap, selv om ikke Borgrud Pedersen var med i det daglige arbeidet med prosjektet.

Etter at bygningen sto ferdig, var det Rolf Chr. Krognos som fulgte opp alle bygningsmessige endringer frem til 1988. Deretter fulgte noen år uten at det ble byggeanmeldt endringer, for arkitektene

Astrup & Hellern overtok prosjekteringen i sakene fra 1994 og fremover. Unntaket var et nytt hovedinngangsparti i 1995, som ble tegnet av Krognos. Dette ble senere revet i forbindelse med ombyggingen av Høyblokken. Det er først og fremst i området ved innkjøring og bedriftsekspedisjon i øst, under Nylandsbroen, at Astrup & Hellern har satt sitt preg på utformingen.

Arkitekt Rolf Chr. Krognos sto senere for ominnredning av postkontorene Homansbyen, Smestad, Sagene og Rodeløkka i perioden 1985-87, foruten innredningen av Ila postkontor i 1986 og prosjektering av en ny paviljong for Klemetsrud postkontor i 1985.

Postens ansatte var aktive i utformingen av både det nye bygget og de posttekniske anleggene. Først og fremst skjedde dette



Grunnsteinen ble lagt ned 26.mars 1973 av samferdselsminister John Austrheim. Til høyre på bilde byråsjef Bartold Malde i Posten. Foto: Posten

Lavblokken – arkitektur og teknologi

ved at det ble opprettet en egen planleggingsgruppe for de posttekniske anleggene. Ved den enkelte avdeling ble det tidlig etablert kontaktgrupper hvor personalet var godt representert. Deres oppgave var å gjennomgå alle planer om tekniske installasjoner, møbleringsplaner osv.

Informasjon om prosjektet ble gitt på samarbeidsmøter, møter i kontaktgruppene ved de forskjellige trafikkavdelingene i Oslo postdistrikt, og på personalmøter. Det ble holdt omvisninger for de ansatte før innflytting.

I perioden desember 1974 til april 1976 kom det ut 10 utgaver av «Intern informasjon om Oslo postterminal». Dette meldingsbladet ble utgitt av Oslo postdistrikt, og målgruppen var først og fremst dem som skulle arbeide i selve terminalbygningen. Her ble de ulike avdelingene presentert i detalj, med planløsninger og beskrivelse av arbeidsprosessen i de nye lokalene. Ett nummer var viet beskrivelse av lokalene i 6. etasje, et annet selve flytteprosessen.

ET OMSTRIDT BYGG

Få bygninger i Norge, med unntak av de nasjonale klenodiene, har en større plass i folks bevissthet enn Postgirobygget. En ting er at bygningen lenge var Norges største, og at den har en svært sentral

beliggenhet i byen. Mest oppmerksomhet har den nok likevel fått fordi dens utforming har vært svært utskjelt, helt fra den sto ferdig. Den har vært kåret til Oslos styggeste bygg, og flere personer i viktige posisjoner har uttalt at den burde ha vært sprengt bort. Det har nærmest gått sport i å skjelle ut dette bygget. I denne sammenhengen må Lavblokken sies å være mindre viktig enn Høyblokken, som er den det primært siktes til når bygningen og dens utseende omtales.

Denne stormen har etter hvert stilnet. Bygget ser helt annerledes ut i dag enn det gjorde i 1976. I 2001-2003 ble det foretatt en omfattende innvendig og utvendig ombygging. Høyblokken ble delt i 2 «tårn» ved å skjære ut en slisse midt på begge langsiden og legge inn vindusglass. Dette for å gi en åpen virkning. Dessuten ble bygget ført ned på gateplan ved at torget på plan 2 ble revet. Høyblokken er ikke lenger byens høyeste, selv om den har fått et påbygg på 4-6 etasjer. I en kåring fra 2006 var det ikke lenger Postgirobygget som ble utpekt til Oslos styggeste. Det ble derimot Indekshuset fra 1964, tegnet av arkitekt John Engh.

Bygninger fra 1960- og 70-tallet roses sjelden av folk flest. De tilhører vår nære fortid, og oppfattes som brutale og kalde.

Det å tilpasse seg eldre bygningsmiljø med liten skala ble da heller ikke vurdert som viktig på denne tiden. Det var i stedet snakk om å bygge opp bygningsvolumer som fungerte formmessig i seg selv, det var funksjonelle behov som skulle dekkes, og mye arbeid ble lagt i materialvalg og detaljer der materialets kvaliteter og muligheter ble synliggjort.

Oslo postterminal er bygget for å huse industrielle prosesser. Det ble lagt ned et enormt arbeid for å sikre et funksjonelt bygg. Men i motsetning til mange andre industribygg er dette et svært helstøpt bygg, med kvalitet på alle nivåer. Materialene er nøye valgt ut, og detaljene svært gjennomarbeidet. I alle områder, også sekundære arealer, er det valgt solide, varige materialer. Terrassen, som finnes i alle trapperom, er like vakker etter 30 år, og håndløperne av messing vitner om at den statlige byggherren har villet legge kvalitet i bygget.

Posten ønsket seg en bygning som skulle være et «skall rundt prosessen» og det var nettopp det de fikk. Å flytte til nye lokaler fra «Steinhuset» i Dronningens gate var en stor forbedring for arbeidsforhold og velferd på arbeidsplassen.

ARKITEKTONISKE VURDERINGER

Bygningskomplekset skulle romme to klart atskilte, definerte funksjoner: postgirokontor og postterminal. De to virksomhetene fikk hver sin bygningskropp, med svært ulik form, men med samme materialbruk og fasadeuttrykk. For hver av bygningene er funksjonen rendyrket, slik at formen er et direkte svar på de funksjoner som skal finne sted der.

Terminalbygningen oppleves som rektangulær av mange, dette kan ha med de store dimensjonene å gjøre, og at mange opplever bygningen «i fart», fra for eksempel Nylandsveien. Planen har imidlertid en irregulær form, som er direkte styrt av eiendomsgrensene ut fra et ønske om å utnytte tomten best mulig. Fra og med 2. etasje krager bygningen 5 meter ut over Sentralstasjonens spor 1, slik at arealet kunne økes ytterligere.

Arkitektene vurderte andre løsninger underveis. I forprosjektet har terminalbyggets fasade mot Bishop Gunnerus' gate en rekke avtrappinger, i samme retning

som Høyblokken. Dette ble gjort for å bryte opp den lange fasaden, og for å knytte formen på de to bygningene sammen. Senere ble dette vurdert som unødig, og fasaden ble endret til den slette som ble bygget. Slik fikk også Posten maksimal utnyttelse av arealene.

Begge bygninger er prosjektert ut fra en modul på 140 cm, noe som avviker fra den modul på 60-120-240 cm som er alminnelig i byggebransjen. (Dette har ved ombygging av Høyblokken vært sett som et problem i forhold til innpassing av standard cellekontor på 2,4 m). Arkitektene sier i sin beskrivelse at: «Valg av modulen har en nøye sammenheng med tomtens dimensjon og form og med de bygningsspenn som er ønskelige for innpassing av jernbanespor, biltrafikk og det postaltekniske utstyr i terminalbygget.»

I terminaldelen er søylene plassert med en avstand på 16,8 m i begge retninger, 12 ganger grunnmodulen. I Høyblokken er søyleavstanden på 8,4 m. Den store søyleavstanden i terminalen var nødvendig for å skaffe store åpne arealer for produksjonsprosessen. Den største installasjonen i 1976 var pakkemaskinen, med ca. 90 meters lengde. For å oppnå de store spennene ble det benyttet et system av primær-, sekundær- og tertiærdragere.

Også høydene måtte være store. Sorteringsarealene i 2. og 4. etasje måtte minst ha 5 meters fri høyde for produksjonsanlegg i flere plan. Dekkekonstruksjonene måtte ha lav byggehøyde for å oppnå dette, samtidig som krav fra Plan- og bygningsetaten om maksimal gesimshøyde ble overholdt. Dekkene i produksjonsarealene er derfor bare 10 cm tykke.

Postgirotjenestens arbeidsform var styrende for form og dimensjoner på den typiske etasjeplan i Høyblokken. Hver etasje skulle romme 30 arbeidsgrupper à 5-6 personer, samt salsledelse. Samtidig var Plan- og bygningsetaten klar på at høyden ikke kunne være større. Arkitektene vurderte å «dele opp» grunnplanen i to kvadrater (ikke ulikt slik det fremstår etter ombyggingen) for å oppnå en slankere virkning, men dette var ikke forenlig med Postens behov. Arkitektene vurderte det også slik at bygningen ville fått bedre pro-



Siden 1976 har det vært budavdeling i Lavblokken. Her er fire bud klare for å starte dagens omdeling. Foto:Posten

porjoner dersom den hadde vært høyere, men fra kommunens side var det ikke ønskelig med større høyde.

Arkitektene brukte langt på vei fasadeoppdelingen og detaljeringen fra et urealisert prosjekt for badeanlegg i Sarpsborg da de skulle detaljere bygningen, spesielt gjaldt dette Lavblokken. Bygningen har ikke-bærende yttervegger med aluminiumsprofiler, og fasadekledning av ekstrudert aluminium. Dette var resultatet av nøye vurderinger, arkitekten skriver i sin beskrivelse i Byggenytt nr. 7, 1976 at følgende primære motiver lå til grunn for valget av en slik fasade: «Ønsket om arkitektonisk å gi dette store bygg en lett, slank og enkel fasade. Ønsket om en fysisk lett fasadekonstruksjon, som ville være med å holde bæresøylene i høyhuset innenfor en rimelig dimensjon. Ønsket om enkelt og beskjedent vedlikehold av fasaden.»

Opprinnelig var det imidlertid et annet fasademateriale som var valgt for dette komplekset. I søknaden om byggetillatelse i 1970 redegjør arkitekten nærmere for bl.a. de estetiske vurderingene rundt dette. Her heter det bl.a. at «de lodrette I-formede aluminiumspilastre vil gi en vertikal virkning, særlig fra enkelte synsvinkler, samtidig som brystningsplatene, som skjuler persiennene i oppheist stilling og ligger klart foran vindusflatene, vil gi horisontal båndvirking. Disse virkninger vil vekse noe i varierende lysforhold. Til et bygg med så store dimensjoner har vi

funnet det riktig å kle brystningene med plant, laminert, farget glass, slik at hele fasaden skal få en lett, speilende virkning.»

Underveis i planleggingsprosessen revurderte man dette materialvalget. I brev av 18. juni 1973 søkte arkitekten om godkjenning av endret materialbruk i fasadene i det de har registrert vesentlige problemer med bruk av laminert farget glass utvendig på bygget: «Den relativt store tyngde krever solid innfesting. (...) Likevel må man regne med en viss brekkasje på grunn av mekaniske eller temperaturmessige forhold. De store platerdimensjonene kan skape leveringsproblemer, selv om man foretar en viss oppdeling av flatene, med derav følgende problem med reserveglass, fargelikheter etc.»

Deretter beskrives fasadeprofilene av ekstrudert bronseeloksert aluminium: «Panelet vil gi en metallisk lysrefleks av himmel og skyer og fargen vil variere etter lysinnfall og fargenyanser i elokseringen.»

Fasadeplater av ekstrudert aluminium var et nytt materiale i Norge, men var en del brukt i Sveits. Raufoss ammunisjonsfabrikker ASA hadde jobbet en del med aluminiumsprofiler for bl.a. vinduer. I samarbeid med de prosjekterende utviklet Raufoss ammunisjonsfabrikker fasadeplaten spesielt for dette bygget. Det ble jobbet mye med å prøve ut forskjellige farger på elokseringen.

Fasadene mot syd, øst og vest ble



Bygningen sett fra vest med felles forplass til Høy- og Lavblokken. Fasaden er av ekstrudert aluminium. Valget av fasade ble gjort ut fra ønsket om et enkelt vedlikehold. Foto: Nils Midtbøen

Lavblokken – arkitektur og teknologi

utstyrt med utvendige persiener med sentral motorstyring, automatisk styrt med kobling til solceller. Spilevinkelen kunne reguleres lokalt. Persiennene hadde samme overflatebehandling som fasadene for øvrig, og var integrert i fasadeelementene ved at de vertikale pilastrene i fasaden var føringskinner for persiennene. Denne type persiener var forholdsvis ny i Norge, men arkitekt Krognest hadde erfaring med dem fra prosjekteringen av Storebrandbygget. I starten var det problemer med at persiennene, som var automatisk styrt, stadig gikk opp og ned med sol og skygge, men etter en omprogrammering skal de ha fungert godt.

Både høy- og lavblokk ble utstyrt med gondoler for utvendig vask av vinduer. Gondolene henger fra kranvogner på taket, og benytter pilastrene i fasaden som styreskinner.

Et kombinert kontor- og terminalbygg med et romprogram på over 90 000 m² gulvareal kunne ikke bli annet enn dominerende. På denne tiden var det allerede oppført enkelte høye bygninger i denne delen av byen: Hotell Viking (nå Royal Christiania Hotel) med gesimshøyde cote +45 og boligblokkene på Enerhaugen med gesimshøyde cote +63.

Tomten er i dag avgrenset av Biskop Gunnerus' gate i nord, Nylandsveien bro i øst, Oslo Sentralstasjon i syd, og Byporten kjøpesenter i vest. På nabotomten var det opprinnelig planlagt et stort forretningsbygg, «Vaterlandsprosjektet», med gesimshøyde opp til cote +114,5. Posten og byplanmyndighetene ble enige om å bygge i høyden for å tilpasse seg dette prosjektet. Det ble lagt vekt på at Postens bygning lå nord for akselen mellom Slottet og Østbanebygningen.

«Vaterlandsprosjektet» ble senere skrinlagt, og Høyblokken, med sin høyde på cote +86,5, var i mange år Norges høyeste bygg. Postgirobygget ble dermed stående alene uten andre høyhus i umiddelbar nærhet, og fikk en langt mer markert profil i bylandskapet enn opprinnelig tenkt. Nøkkeltall lavblokk:

Antall etasjer:	7
inkl. tek. nisk etasje, samt 2 kjellerplan	
Høyde:	30 m
Lengde:	129-153 m
Bredde:	50-67 m

Grunnflate:	8670 m ²
Brutto gulvareal:	ca. 50 000 m ²
Antall heiser:	12

KONSTRUKSJONER OG MATERIALBRUK

Det er leire i grunnen, og Høyblokken måtte fundamenteres med pæler til fjell. For Lavblokken ble dette vurdert som for kostbart. Den har derfor kompensert fundamentering på hel betongsåle. Det ble laget en fuge mellom de to byggene som kunne ta opp den forventede setningen på noen cm for terminalbygget. I år 2007 er denne setningen på ca. 15 cm.

Bygningen har bæresystem med søyler, primær-, sekundær- og tertiærdragere i delvis prefabrikkert armert betong. Dekkene over 1. og 3. etasje er av 10 cm armerte Leca-plater. De er dimensjonert for en punktlast på 1000 kg, foruten påstøp og egenvekt.

Ytterveggene i kjelleretasjene er av vanntett betong. I 1. etasje er ytterveggene av bindingsverk med 10 cm isolasjon, utvendig forblendet med tegl. For øvrig er ytterveggene utført med vertikale aluminiumsprofiler, stålkasetter med 10 cm isolasjon og kledning av profilerte plater av bronseeloksert aluminium. Innvendige vegger i kjelleretasjene og i 6. etasje er av teglstein, i kjellerne også noe Leca. For øvrig er innerveggene hovedsakelig systemvegger. På innsiden av betongelementene i trappe- og heiskjerner er det



Norges første pakkesorteringmaskin ble installert i 2. etasje i Lavblokken og var 90 meter lang med 197 utkast og hadde 4 kodepult. Kapasiteten var ca. 5 000 pakker i timen. Foto:Posten

benyttet en spesiell puss av grov sand med plast bindemiddel, som den gang ble kalt kunststein.

Bygget har aluminiumsvinduer med to lag forseglet glass. I hovedsak er de faste, men det er også enkelte åpningsvinduer. Det flate taket har isolasjon tekket med folie, som er belastet med singel.

I produksjonslokalene ble det lagt PVC banebelegg på gulvet, men dette ble etter en tid lagt om med epoxybelegg. Lasterampene i kjøregården fikk asfaltfliser fra Dasag, mens kjørearealene ble asfaltert. I kantinen ble det benyttet banebelegg av nålefilt, mens foredragssalen og mosjonssalen fikk parkett på gulvet.

I trapperom, vestibuler og hovedkorridorer ble det lagt sorte terrassofliser. Tilsvarende terrasso er også brukt i de prefabrikkerte trappetrinnene.

PLANLØSNING

Både ansatte og besøkende benyttet fra starten hovedinngangen i 2. etasje, fra det utvendige torget. Torget var planlagt som en del av et større sammenhengende fotgjengerområde, med tilsvarende hevede fotgjengerplan for Oslo Sentralstasjon og det da planlagte Vaterlandssenteret. Gangbroene langs fasadene mot Biskop Gunnerus' gate og Nylandsveien bro finnes fortsatt fra dette fotgjengeranlegget. Ut-enfor vanlig kontortid benyttet personalet inngangen i 1. etasje ved vaktentralen.



Sekkesorteringen i øvre kjeller var «hjerne» i transportsystemet. Postsekkene ble kodet til riktig bestemmelsessted. Foto: Posten

Torget var på ca. 1000 m². Det ble opparbeidet etter tegninger av landskapsarkitekt MNLA Guri Vallevik Håbjørg. Arealet skulle ha en grønn, parkmessig utforming. Forholdene ble vurdert som ugunstige for planter med hensyn til vind og sol, derfor ble det valgt ut hardføre trær og busker, med en høy andel vintergrønne vekster. I 1986 ble det etablert et vannspeil på torget, med en bronsestatue kalt «Runer og helleristninger» av Kåre Orud og en granittkant rundt bassenget dekorert med runer av samme kunstner. Bassenget og skulpturen finnes i dag på det nye inngangstorget på gateplan.

Hovedinngjøringen ble lagt til vestsiden av bygget, under torget. I forbindelse med byggingen av kjøpesenteret Byporten ble denne innkjøringen stengt, og hovedinngjøringen lagt til øst, under Nylandsveien. Her hadde det fra starten vært utkjøring og en sekundær innkjøring.

Byggemeldingen ble godkjent med 164 p-plasser i nedre kjeller og 12 p-plasser ved Postgirobygget, til sammen 176 p-plasser. I tillegg kom plasser for av- og pålesing. Trafikksjefen anslo parkerings-

behovet for bygget til 350 plasser, men godkjente under tvil antallet plasser, «selv om man da forutsetter at mer enn 90 % av de ansatte bruker kollektiv transportmidler». Trafikksjefen forutsatte da at parkeringsplassene ble benyttet til «besøksparkering og nødvendig parkering i forbindelse med arbeid i bygget».

Internt i terminalbygget er det to trappe- og heiskjerner, kalt østre og vestre heiskjerne.

I nedre kjeller lå sekkevaskeri, sekkerenseri, sekkelager og materiallager, foruten garasje for 164 biler. I øvre kjeller var det ekspedisjonslokale for masseinnlevering av post, sekkefordelingsentral og parkering for Postens biler. Både i øvre og nedre kjeller var det faste arbeidsplasser, det måtte derfor innhentes dispensasjon fra krav om dagslys for disse arbeidsplassene.

1. etasje var i sin helhet avsatt for transport med biler, trailere og jernbanevogner, med et mellomliggende transittområde. Kjøregården hadde oppstillingsplasser med ramper, herfra førte poster inn til transittområdet. I en mezzaninetasje over

1. etasje var det toaletter og garderober.

2. etasje besto hovedsakelig av et stort produksjonsareal for sortering av pakkepost. I tillegg var det arealer for tollpost, budavdeling for Oslo 1, masseinnlevering av brevpost, samt et lite postkontor. Denne etasjen lå på nivå med torget, og inngang til publikumsfunksjoner og hovedinngang for ansatte var herfra.

3. etasje er en mezzaninetasje med toaletter og garderober som kun dekker deler av arealet, ved vestre trappe- og heiskjerner. I 4. etasje lå en stor hall for brevsortering, i tillegg til lokaler for verdiavdeling og verksted. 5. etasje er også en mezzaninetasje med toaletter og garderober, samt telefonsentral og teknisk verksted.

6. etasje ble kalt «velferdsetasjen». Det meste var fellesarealer for Oslo postdistrikt og Postgirokontoret. Det var antatt at ca. 3000 personer hver dag ville oppsøke en eller flere av funksjonene i denne etasjen. Deler av etasjen er tilbaketrasket (i syd) slik at det kunne etableres takterrasser utenfor kantinen. Tilbaketrasket, på toppen av bygningen, ligger 7. etasje, en mindre etasje med tekniske installasjoner.

Lavblokken – arkitektur og teknologi

VELFERDSETASJEN

Kantinen er den av funksjonene i etasjen som ble benyttet av flest mennesker. Den var delt i to seksjoner, kantine I og kantine II. Til sammen var det ca. 500 plasser, det dobbelte av den tidligere kantine i Dronningens gate 15. Det ble lagt vekt på fleksibilitet og utvidelsesmuligheter, ved at to grupperom kunne innlemmes i kantine ved behov. Det ble også etablert en stor «utekantine» på taket. Denne lå skjermet mot vind mellom kantine II og foredragssalen, og hadde flott utsikt over fjorden.

Foredragssalen ble dimensjonert for ca. 300 personer. Den ble utstyrt med bl.a. utstyr for visning av 16 mm film, diafremviser, overheadprojektor, tavle og høytaleranlegg. Salen var planlagt brukt ved større møter eller festlige arrangementer, arrangert av administrasjon eller personalorganisasjonene.

Tre instruksjonsrom, hvert med plass til 20-24 personer, var beregnet på Postens bedriftsinterne opplæring. I tilknytning til dette ble det også bygget et bibliotek, beregnet brukt som lesesal for deltakere i

postale kurser, og som ikke hadde annet egnet sted å lese.

Det ble også etablert felles garderobesrom og toaletter for foredragssal, instruksjonsrom og bibliotek.

Interessekontoret (nå PPFfinans) hadde også lokaler i velferdsetasjen og drev dagligvareforretning og kiosk. Har ble det solgt alt fra sytråd og parfyme til bakervarer og klær. Tippekupongen kunne man også levere i forretningen. I tillegg kunne postfolk spare eller låne penger her. Interessekontoret har også forhandlet frem gode rabatter for skadeforsikring, drivstoff og strøm. Denne delen av Interessekontorets virksomhet har vokst veldig de senere år.

Etasjen inneholdt også tre grupperom og et møterom for representasjon, etter hvert kalt VIP-rommet.

Mosjonssalen er på ca 10 x 20 m, med en takhøyde på ca 5 m. I tillegg var det en mezzanin for treningsaktiviteter som ikke har samme krav til takhøyde. Under mezzaninen var det blant annet lager. Salen var tilrettelagt for bl.a. volleyball, basketball, håndball, turn, vekktrening, ulike

typer friidrett, ergometersykler og ro-apparater. Tiden i mosjonssalen ble delt mellom idrettslagenes virksomheter, uorganisert mosjon og terapigymnastikk under ledelse av fysioterapeut/sykegymnast. Det er garderobesrom med dusj og badstue i tilknytning til mosjonssalen. Det var også satt av areal for en barnehage i denne etasjen, men den ble aldri realisert.

BYGNINGSMESSIGE FORANDRINGER

Siden Lavblokken sto ferdig i 1975, har den gjennomgått en del forandringer (se vedlegg). En rekke av endringene er generert av behovet for flere kontorer. Økt krav til inn klima har ført til en serie utbygginger av ventilasjonsanleggene. I 6. etasje er det foretatt en del ombyggings- og ominnredningsarbeider for å øke møteromskapasiteten.

I 1994 ble togspor i første etasje fjernet, området for tollpost ombygget til budsals for manuell sortering og toalett/garderobe i 2. etasje SV ombygget til kontorer for teknisk avdeling. I 1995 og 1996 ble det foretatt flere tiltak for å få bedre adgangskontroll i bygget, deriblant flytting av bedriftsinnleveringen fra øvre kjeller til 1. etasje under Nylandsveien bro, og et nytt hovedinngangsparti fra torget.

POSTTERMINALEN I BRUK 1976

Arbeidet i Oslo postterminal var i 1976 organisert i fem likestilte avdelinger:

- Transportavdelingen
- Pakkeavdelingen
- Brevavdelingen
- Verdiavdelingen
- Budavdelingen

Organiseringen i terminalen ble bygget opp om dette. Transportavdelingen disponerte hele 1. etasje, og hadde store deler av øvre og nedre kjeller. Pakkeavdelingen fikk sine lokaler i 2. etasje, herunder lå også et større område for tollpostseksjonen. I tillegg var det masseinnlevering av pakker i øvre kjeller. Brevavdelingen disponerte 4. etasje. I tillegg hadde også denne avdelingen masseinnlevering i øvre kjeller og i 2. etasje. Dette var de store og plasskrevende avdelingene. Budavdelingen fikk en del av 2. etasje, mens verdiavdelingen fikk en mindre del av 4. etasje. Hver avdeling hadde separate områder med garderobesrom og toaletter.



I 1976 gikk det togspor inn i 1. etasje i bygget. Bildet viser lossing av godsvogn. Sporene ble fjernet i 1994 i forbindelse med flyttingen av Pakkeavdelingen til Alnabru. Foto: Posten

Posten ankom terminalen med bil eller tog. Det meste kom i sekker, som ble lagt i nedkastsjakter i de ulike transportrammene. Her kom de ned på et transportbånd, som førte til sekke transportsentralen i øvre kjeller. Dette var på mange måter terminalens «hjerne». Sekkene ble så festet på krokar i en kjedetransportør, kodet til riktig bestemmelsessted innen postterminalen, og fraktet dit med kjedetransportøren.

Ved pakkeavdelingen ble sekken dirigert til åpningsplattformer, en for pakkesortering maskinen, og en for Tollpostseksjonen. Itpakker, ekspresspakker og luftpostpakker ble droppet på gulvet. Fra åpningsplattformen gikk pakkene over på et båndtransportør system for pakker, som førte til pakkesortering maskinen. Inn i dette systemet kom også pak-

ker fra en containertipp, og pakker sendt direkte med båndtransportør fra masseinnleveringen for kjørende kunder i øvre kjeller.

Det var Norges første pakkesortering maskin som var anskaffet til den nye terminalen. Maskinen var over 90 meter lang, hadde 4 kodeplasser, og kunne ved stor trafikk bemannes med 4 tilretteleggere i tillegg. Den hadde en kapasitet på ca. 5000 pakker pr. time. Maskinen var av lamellbåndtype, og datastyring sørget for at lamellene tippet av pakkene på riktig sted. Det var 197 uttak, med følgende fordeling:

- 152 direkteuttak i sekker
- 18 renneuttak til finsorteringposter
- 17 renneuttak til containere
- 7 renneuttak til pakkepost avgående utland

- 3 direkteuttak i containere

De 152 uttakene til sekker, og de 17 renneuttakene til containere, var til de poststedene som fikk mest pakkepost. For å utnytte plassen i containerne best mulig, ble pakkene lagt manuelt i containerne.

Pakkene til andre poststeder gikk til de 18 rennene for manuell sortering. For hver av rennene var det satt opp finsorteringposter med sekkestativer i amfi.

Sekkene med ferdigsorterte pakker ble knyttet igjen, påsatt merkelapp og skjøvet inn på et transportbånd under maskinen. Båndtransportør systemet fraktet dem så til sekkesorteringssentralen i øvre kjeller. Her ble de hengt på kjedetransportør og kodet, før de ble transportert til 1. etasje og droppet i containere til de respektive poststruter, eller direkte i G-vogn (jernbanegodsvogn).



Storbrevmaskinen «Emma» står i dag i 4. etasje og er et bevis på den sterke automatiseringen av brevsorteringen som har skjedd siden 1976. Maskinen i sin form ligner på flytoget. Foto: Nils Midtbøen

Lavblokken – arkitektur og teknologi

I hovedsak ble brevsendingene fraktet til 4. etasje i sekker, med kjedetransportøren. Fra masseinnleveringene i øvre kjeller og 2. etasje ble posten sendt direkte. Buntbare brev ble sendt via kassettransportørsystemet og en paternosterheis, mens klumpsendinger (små brevpakker) ble fraktet med traller i heis.

Kjedetransportøren fraktet sekkene frem til en åpningsplattform. Etter åpning av sekkene gikk posten på et transportbånd til selve åpningsbordet. Store brev ble tatt ut (formatskilling) og plassert i kassetter som ble transportert til grovsortering for store brev, kalt «Busken». Klumpsendinger ble plukket ut og sluppet ut på et transportbånd under bordet, for å bli ført frem til klumpsorteringsanlegget. Små brev gikk videre til et åpningsbord 2, der bunter ble åpnet og brevene fordelt på kassetter som ble kodet, avhengig av om de egnet seg for maskinsortering eller måtte til manuell sortering.

Små brev som skulle maskinsorteres ble først sendt gjennom et ordnings- og stemplingsanlegg. Dette anlegget ble flyttet over fra Dronningens gate 15, og koblet sammen med brevsorteringsanlegget fra 1971, som også ble flyttet. De to anleggene hadde ikke tidligere vært sammenkoblet. Brevsorteringsmaskinen hadde 15 kodepult, der de ansatte tastet inn postnummer, og strekkoder ble påført brevet maskinelt. Maskinen hadde 98 uttak og en kapasitet på 20 000 brev pr. time.

Klumpsendinger og andre brev som ikke kunne maskinsorteres, ble sortert etter om de kunne maskinstemples, eller om de måtte stemples manuelt. Klumpsorteringsanlegget var nytt i det nye bygget, og var et anlegg for manuell sortering. Klumpsendingene ble tilført anlegget med båndtransportører fra ulike hold, og ført inn på 7 sorteringsrenner. For hver sorteringsrenne var det to sorteringsplasser, hvorfra man sorterte til 24 uttak. Uttakene var bokser plassert i et oppsett på 3 i bredden og 8 i høyden. Ved åpning av en luke i bunnen på boksene ble klumpsendingene sluppet ned på et transportbånd og ført til de manuelle finsorteringspostene for brev generelt.

Den manuelle sorteringen foregikk i to etapper, grovsortering og finsortering. Finsorteringspostene besto av reoler med

mange rom fordelt på hovedreol og to vinger. Det var ulike reoler for små og store brev. Også klumpsendingene ble ført til disse postene for finsortering. Etter finsortering ble sendingene fordelt i sekker, merket og sluppet ned i nedkastluker i gulvet i 4. etasje. De kom da ned på et transportbånd som førte til sekkesorteringssentralen. Her ble sekkene hengt på kjedetransportøren, kodet og sendt til uttransport.

POSTTERMINALEN TREDVE ÅR ETTER

I 2007 er det kun brevpost, herunder små brev, store brev, klumpsendinger og verdi-post, som blir behandlet i lavblokka. I tillegg inneholder den, som i 1976, budsals for Oslo sentrum.

Posten kommer inn med biler og trailere, fra øst inn i kjøregården. Det som kommer i sekker blir fortsatt sluppet ned i luker i lasterampa og fort ned i sekkesorteringssentralen i øvre kjeller. Her er deler av det opprinnelige anlegget fortsatt i bruk.

Det meste kommer likevel i kassetter stablet på paller, eller i containere. Det blir da tatt inn i den bakenforliggende hallen (tidligere transitthallen) i 1. etasje for klargjøring og stempling. Deler av posten egner seg for behandling i en ordnings- og tilretteleggingsmaskin, som også stempler posten. Resten blir klargjort ved tre ordningsbord, kalt Roy-bordet, Stig-bordet og Gamla. De to første har navn etter tidligere teamledere, og Gamla er det eldste bordet. Avdelingen har flere stemplingsmaskiner for manuell mating.

Alle brev blir her ordnet i kassetter, merket med bestemmelsessted i terminalen (maskinell og manuell sortering, store og små brev) og plassert på avkallingsbånd. Kassetene samles på paller for transport, og passerer på veien en vekt for datafangst. Posten fraktes deretter opp med heis i østre heiskjerne. Brev som skal sorteres maskinelt fraktes til 4. etasje, resten fraktes til 2. etasje for manuell sortering.

I 4. etasje finnes det to storbrevmaskiner, kalt Ask og Embla. Det er 6 småbrevmaskiner, og 12 maskiner for maskinell ruteklargjøring (MRK) der posten sorteres i riktig leveringsrekkefølge for den enkelte postrute. Ferdig sortert fordeles

brevene i kassetter, som fraktes med transportbånd til to robotmaskiner for stabling på paller. Ferdige paller fraktes så til 1. etasje via vestre heiskjerne, og går til avgang.

I 2. etasje foregår det manuell grov- og finsortering av post som ikke kan sorteres maskinelt. Alt samles etter sortering i kassetter, og fraktes ned for avgang.

Det store klumpsorteringsanlegget befinner seg også i 2. etasje. Hit fraktes sendingene dels i containere, dels i sekker via kjedetransportøren. De blir kodet og fraktes på et transportbånd med brett som vipper den enkelte sending ned i riktig uttak, rett i containere. Containerne blir så fraktet ned for avgang, med heis i vestre heiskjerne.

FORANDRINGENE I PRODUKSJONSANLEGGET

Som man forstår, har det skjedd store forandringer i produksjonsanlegget slik det også har skjedd bygningsmessige endringer. Det har hele tiden vært en utvikling av produksjonstekniske anlegg og organiseringen av arbeidet.

Allerede under prøvedriften ble det klart at kapasiteten på kjedetransportøren var for dårlig. Man måtte umiddelbart øke fra 1000 til 1500 kroker, og senere til 2000. Opplysninger kan tyde på at enkelte arbeider ble forenklet noe for å overholde budssettene, og det ble tidlig behov for å etablere ekstra støydemping, mer oppvarming for å unngå kaldras fra vinduer, og flere serviceplattformer for tilgang til maskinene.

Følgende problemer ble rapportert etter oppstart:

- Manglende fending (i heiser, langs vegger, som beskyttelse i døråpninger med automatikk og hvor man kjører containere og trucker).
- Manglende fending rundt brytere som var plassert slik at containere kunne ødelegge dem.
- Store problemer med støy den første tiden, på grunn av svært lang etterklangstid i produksjonslokalene.
- Få og store dyser for innblåsning ga problemer med trekk.
- Kaldras fra store vinduer.
- Gulvbelegg som ikke tålte truckkjøringen.

Problemene ble utbedret med en rekke tiltak. I himlingen i produksjonslokalene ble det montert støysorberende matter, ca 1500 i 2. etasje og ca 2000 i 4. etasje. Det ble montert supplerende fending og stoppere i gulvet foran heisene, slik at heisdørene ikke skulle bli påkjørt når de var lukket. Under vinduene ble det montert flere varmeovner, og på gulvene i produksjonsarealene ble det lagt nytt epoxybelegg.

Rampen i vest ned til øvre kjeller var smal, og krevde krappe svinger. Den fungerte dårlig for Postens biler og ble derfor stengt etter kort tid. I kjelleren var det også problemer med at biler med stor høyde rev ned deler av sprinkleranlegget. Det ble installert varselamp, uten at dette løste problemet helt.

Endringene i postproduksjonen kan knyttes opp mot de ulike produksjonsledene: Ekstern transport, intern transport og postsortering.

Ved planleggingen av terminalen var det jernbanen som var viktigst for den eksterne transporten. Dette endret seg underveis. I 1976 var det hovedsakelig pakkene som ankom med bil. Pakker kommer i dag fortsatt i stor grad med jernbane, men nå til godssenteret på Alnabru. Denne endringen i ekstern transport førte for terminalens del til at jernbanesporene inne i bygningen ble fylt igjen etter at pakkeavdelingen flyttet til Alnabru i 1994. I dag er det klargjøring og stempling av post som foregår i det tidligere transittområdet mellom kjøregården og jernbanesporene.

En svært viktig endring for Postens del er overgangen til flytrafikk, men dette virker ikke inn på de interne forholdene i Oslo postterminal.

Den interne transporten var i 1976 basert på bruk av postsekker, mens det i dag er kassetter som er den viktigste lastbæreren. Et system bestående av båndtransportør og kjedetransportør for postsekker utgjorde hovedårene i produksjonsanlegget, mens sekkesorteringsentralen var selve hjertet. Omtrent halvparten av det opprinnelige anlegget er fortsatt i drift i 2007, om enn noe slitt etter over 30 år.

Den interne transporten av brev foregår



Kantinen i 6. etasje hadde plass til 500 personer og ble brukt både av personalet i Høy- og Lavblokken. Foto: Postmuseet

i dag med kassetter som stables på spesialpaller og fraktes med heis til og fra de ulike avdelingene. Klumpsendinger fraktes med containere.

Denne overgangen har ført til at deler av det opprinnelige interne transportsystemet er overflødig og fjernet. Det meste av posten fraktes nå med heis mellom etasjene, noe som gjør heiskapasiteten kritisk. Østre heiskjerne er derfor forbeholdt post på vei opp, mens vestre heiskjerne er forbeholdt post på vei ned.

Selve postsorteringen foregikk i 1976 i stor grad fortsatt manuelt, selv om maskinell sortering var innført. Fortsatt sorteres i 2007 ca. 20 % av posten manuelt. Maskinell sortering er mer plasskrevende enn manuell. Sammen med økningen i postmengde har dette ført til at selve sorteringen krever langt større areal i dag enn i 1976. Mens en rekke funksjoner har flyttet ut, har det ledige arealet blitt overtatt av Brevavdelingen.

Allerede i 1985-86 hadde postmengden passert det som var stipulert for år 2000, og det var nødvendig å flytte ut deler av virksomheten. Den generelle økningen i

trafikkmengde gjorde også trafikkforholdene rundt bygningen vanskelige. På bakgrunn av dette begynte i 1990 planleggingen av et nytt godssenter på Alnabru. Da bygningen sto ferdig i 1994, ble pakkeavdelingen med tollpost overført dit, og de frigierte arealene ble tatt i bruk for brevsortering. Noe senere ble også behandlingen av C-post, dvs. uadresserte reklamesendinger, overført til Godssenteret.

Arbeidsforhold og sosialt miljø

For de ansatte var overgangen fra Steinhuset til Lavblokken stor. Det hadde vært trangt, men det ble nesten for stort. Likevel utviklet seg et godt og særpreget arbeidsmiljø ved den nye postterminalen der de ansatte sto på for at posten skulle fram – i tide.

Da Posten i 1976 flyttet virksomheten fra Dronningens gate til Oslo postterminal i



Ainalem Dagnev begynte på Brevavdelingen i 1979 og arbeider fortsatt der. Foto: Nils Midtbøen

Biskop Gunnerus' gate, var det ca 1500 ansatte ved Brevavdelingen. I dag er tallet ca 1450. En stor arbeidsstokk har utgjort arbeidsmiljøet i bygningen. For å belyse arbeidsforhold og det sosiale miljøet ved Oslo postterminal ble det våren 2007 gjort intervjuer med nåværende og tidligere ansatte.

Ainalem Dagnev kom opprinnelig som flyktning fra Eritrea, og fikk jobb på Oslo postterminal i Biskop Gunnerus' gate i



Ingveig Grue Hansen begynte sin arbeidsdag i Posten i «Steinhuset» og var med på flyttingen til Biskop Gunnerus' gate i 1976. Hun har arbeidet på Brevavdelingen hele tiden og vært tillitsvalgt i mange år. Hun er nå pensjonist. Foto: Posthornet

1979. Til å begynne med jobbet hun med alle typer brev; storbrev, klump, pakker og sekker, men fra 1991 ble arbeidet omorganisert, og fra da av har hun jobbet med storbrev. Ca. 80-90 % av arbeidstiden står hun på maskinell sortering, og i tillegg



Roy Iversen startet sin yrkeskarriere i Posten i «Steinhuset». Han har vært innom både Transportavdelingen og Brevavdelingen. Han jobber i dag i staben til Brevsjefen. Foto: Nils Midtbøen

blir det noe manuell sortering, fordi maskinene ikke leser alt.

Ingveig Grue Hansen begynte å jobbe med brevsortering på deltid i 1967, i Dronningens gate 15. Hun var med på flyttingen til nye lokaler i Biskop Gunnerus' gate i 1976, og jobbet ved Oslo postterminal til hun ble pensjonist i 2000. Etter hvert gikk hun over på heltid, og jobbet som arbeidende formann og instruktør. Ingveig var med på å starte Sorterernes forening i 1968. Hun ble valgt som vara til forbundsstyret i Norsk postforbund i 1973, og satt som fast representant fra 1981. Nå er hun nestleder i Postpensjonistenes landsforbund.

Roy Iversen begynte som sjåfør ved Transportavdelingen i 1973, og fra 1989 var han driftsleder for samme avdeling. Da Transportavdelingen flyttet ut i 1994, begynte han som driftsleder ved Brevavdelingen, og fra 2000 har han job-

bet i Stab Brev. Roy var også med på flyttingen fra Dronningens gate til lavblokken i Biskop Gunnerus' gate i 1976.

DEN NYE ARBEIDSPLASSEN

I 1976 flyttet Oslo postterminal fra «Steinhuset» i Dronningens gate til Biskop Gunnerus' gate. Ingveig Grue Hansen beskriver den nye bygningen slik:

– Den var jo svær. Det var masse mennesker som jobba der. Det var Bislett med tak.

Fredrik Fraas, som jobbet i postteknisk seksjon, forteller at størrelsen på de nye lokalene gjorde det tidkrevende å komme seg rundt. For teknisk avdeling, som hadde hele bygget som arbeidsplass, medførte de store avstandene inne i bygget at folk «forsvant». Det var lange avstander mellom oppgavene, man fant ikke fram, og man ble heftet underveis. Å hente verktøy og utstyr tok også tid.

På spørsmål om det var godt å slippe unna trangboddheten i Dronningens gate, svarer Ingveig:

– På en måte var det nok det, men folk var jo så vant til det. Det var veldig trangt der, det var de gamle reolene, og mørkt og kanskje litt lavt under taket og dårlig luft. Vi satt opp døra for å få inn luft. Innlevering og stemping var i første etasje. Der gikk ytterdøra stadig opp og igjen, så de som jobba der hadde det til tider om vinteren veldig kaldt og trekkfullt. Vi satt i trappeoppgangen, husker jeg, når vi skulle ha pauser. Der var ikke noe pauserom. Da måtte vi gått opp på kantina, men det tok jo for lang tid, hvis du bare hadde fem minutter eller ti minutter eller noe sånt. (...) Det var en egen atmosfære i den gamle. (...) Jeg likte bygningen. Det var jo høyt under taket og sånn, men det var et miljø.

Ingveig beskriver også noen innkjøringsproblemer i det nye bygget som la en demper på begeistringen den første tiden:

– Så flytta vi dit ned, men det var mye

støy, og det var uferdig og kaldt. Vi manglet også en del hjelpemidler. Det var stort og høyt under taket med masse rør og ledninger. Lignet en svær fabrikk, så vi klagde vel på både det ene og det andre, og savnet det gamle gode Posthuset med Brevavdelingen i to etasjer. På det nye gikk det litt tid før vi kom i orden, for det var mye mangler, og mye som skulle rettes

på, derfor ble det mye støy både av maskiner som gikk og verkstedet som drev og utredet klagene våre hele tiden. Også rengjøring av gulv og reoler klagde vi på. Vi fikk støyskjerming og små skillevegger mellom de forskjellige sonene, og det hjalp jo mye. Gjenklngen når vi snakket ble med ett bremsset. Det ble satt opp sittegrupper og skillevegger rundt om på

avdelingen og det hjalp også mye. Det var lange avstander å gå, så når de ropte i høyttalerne om telefoner og om beskjeder til driftsledere, var det bare å ta beina fatt. Mange damer hadde vel heller ikke sko som passet, men gikk med gamle avlagte pensko, og det var nok slitsomt for beina. Etter hvert fikk vi matter som vi sto på ved maskinene og det hjalp godt for de



Norsk Kulturråd bevilget i 1975 200 000 kroner til utsmykning av høy- og Lavblokken. Kunstneriske konsulenter var maleren Frantz Widerberg og billedhuggeren Odd Hilt. Den kunstneriske utsmykningen ble konsentrert om torget, velferdsetasjen og kassa- og registreringshallen i Høyblokken. I foredragssalen henger dette bildet «Broen til melkeveien» av Arne Ekeland. Han var en av de mest betydelige billedkunstnere i 1900-tallets Norge. Foto: Nils Midtbøen

Arbeidsforhold og sosialt miljø

som sto ved sorteringsmaskinen. Også stolene var et kapittel som vi klagde på, for vi satt aldri på samme stolen når vi sorterte i «busken» eller finsorteringen.

Mangler ble utbedret etter hvert, og Ingveig fremhever også fortrinnene i det nye bygget, slik som de gode dusj- og garderobeforholdene. Det var garderobes med dusj på alle avdelingene, slik at de som bodde på hybel uten bad kunne dusje på jobben. Hun forteller at i «Steinhuset» i Dronningens gate var det garderobe i kjelleren, man måtte forbi sekkekjelleren for å komme dit, noe som kunne være skummelt, særlig når man gikk hjem klokken elleve om kvelden.

Ainalem Dagnaw trives i godt i bygningen i Biskop Gunnerus' gate, og mener at de fleste helst ville blitt værende her. Hun legger spesielt vekt på den sentrale beliggenheten og at hun har kort vei til jobben, en fordel hun mister når Postens brevsenter flytter virksomheten til Robsrud. Som en klar fordel ved anlegget på Robsrud nevner hun imidlertid at hele virksomheten der kommer på ett plan. I dag blir det kø av traller foran heisene når det er på det travleste.

FYSISK ARBEIDSMILJØ

Da Roy Iversen begynte på Brevavdelingen i 1994 var mye blitt maskinelt, men det var fortsatt arbeidsprosesser som var tunge:

– Vi hadde det som kaltes sekkesorteringssentralen, den er fortsatt litt i drift. Bygget er jo bygd for sekker. Da var det skinner og kjeder over hele bygget her. De som jobbet der hadde en fysisk tung jobb. Rekorden var vel opp mot sytti, åtti tusen sekker i løpet av et døgn, og da skulle man henge opp hver enkelt sekk på en krok. De som jobba der hadde det tøft i perioder.

Mange sekker kunne veie opp mot 25 – 30 kilo, og på spørsmål om mange fikk belastningsskader svarer han:

– Det var mye folk som blei slitne og hadde vond rygg, ja.

Ainalem forteller at arbeidet har blitt lettere etter innføringen av sorteringsmaskinene. Nå sorteres posten i lettere kassetter, og man bruker trilleinnretninger i stedet for å løfte. Arbeidsplassene er bedre tilrettelagt enn tidligere, med hjelpemidler

som gir mindre belastning på kroppen.

Ingveig jobbet med sekker i sorteringsen, men syntes ikke at arbeidet var tungt. På Brevavdelingen besto sekkehåndteringen kun i å dra sekkene over gulvet og slippe dem ned i en luke, men hun mener at det var verre for dem som jobbet med sekkeløft nede på Transportavdelingen.

På spørsmål om folk får slitasjeskader på grunn av ensformig arbeid, forteller Roy at dagens reolsortering kan være et problem. Hvert postnummer har egen hylle i sorteringsreolene. Av hensyn til at arbeidsstillingen skulle være minst mulig belastende, var reolene tidligere bygd opp slik at hyllene hvor det kom mye post var plassert i den beste arbeidshøyden. Dette er endret. Nå er alle reolene bygd opp etter stigende postnummerrekkefølge, uten å ta hensyn til hvilke hyller som får mest post.

– Da kan du risikere å få et tungt rom, som vi kaller det, et sted med høy belastning, hvor du må sitte og strekke deg veldig ofte fordi det er mye post til ett sted. Fordi vi har så mye utskifting og nye folk, tar det lang tid å lære en reol som ikke er bygd opp etter stigende postnummerrekkefølge. Og det er straks mer belastende hvis du er uheldig å få mye post langt nede eller høyt oppe og til begge sider.

Han forteller at denne endringen har skjedd ganske nylig, i løpet av de siste fire, fem, seks årene, på grunn av hyppigere utskifting av folk, og bruk av vikarer med dårlig opplæring «rett fra gata».

– Det er jo sånn at man må gjøre noe for at reolen skal bli lett å skjønn, og da har vi valgt stigende postnummerrekkefølge.

Roy forteller at det hele tiden har vært snakk om at manuell sortering er tungt, fordi man kan bli sittende hele arbeidstiden på manuell sortering med feil høyde på stolen og reolen. Han mener at folk ikke er flinke til å justere stol og reol i riktig høyde etter egen kropp. På spørsmål om det er fokus på dette og om det går noen rundt og ser på arbeidsstillinger, svarer han at det blir gitt informasjon, men at det er forskjell på å orientere, og at 1300 personer tar det på alvor.

Ainalem opplever ikke arbeidsdagen som ensformig, fordi tiden hennes er fordelt mellom jobbing i sorteringsreol og på

maskin, og på maskinene skifter man plass med jevne mellomrom. Hvert tredje kvarter skifter man mellom koding, mating og tilrettelegging. Dette gjør arbeidsdagen variert. På spørsmål om belastningsskader understreker hun at man må være bevisst på riktige arbeidsstillinger for å unngå slitasje.

Fra Ingveigs tid på Brevavdelingen forteller hun at arbeidet i reolen, eller «busken», kunne bli langtekkelig og ensformig, selv om ingen egentlig klagde på det. Hun opplevde ikke ensformig arbeid som en



Selv om sorteringsmaskiner er tatt i bruk i stort monn, er det fortsatt behov for manuell sortering. Dette er fra den manuelle sorteringen («Busken») en gang på 80-tallet. Foto: Posten

belastning, men forteller at det var godt å få litt avveksling med andre arbeidsoppgaver:

– Nå fløy jo jeg mye med andre ting også, og man prøvde å avlaste hverandre. Du satt på reolen litt, og så kunne du være med å kaste ned sekkene, og så hente noe fra «klumpen», som vi kalte det. Vi hentet svære traller med småpakker, som skulle kastes i sekker. Så sto vi der på omgang og kastet det opp i sekkene.

Ingveig forteller også at hun som arbeidende formann fikk ansvar for at folk skulle ha variasjon i arbeidet.

STØV OG STØY

På spørsmål om det var plagsomt med støv på arbeidsplassen, svarer Ingveig at det ble en del papirstøv fra brevene, og at noen var allergiske mot dette. Hun forteller videre at kvinnene som fikk jobb i brevsorteringen presset på for bedre rengjøring, og at dette, i kombinasjon med kraftigere avtrekk, bedret forholdene. Den

store forskjellen kom imidlertid da man begynte å sortere posten i kassetter i stedet for sekker. Den verste årsaken til støvplagen var nemlig tømning av brevsekkene. I Postverket het det at «bare en vrent sekk er en tom sekk». Alle sekkene skulle vrennes for at man skulle være helt sikre på at ingen brev var glemt, og deretter ble de vrent tilbake og sendt til vasking. Dette støvet voldsomt, og Ingveig forteller at hun som verneombud protesterte da Transportavdelingen presset på for å få flyttet sekkevringingen opp på de andre avdelingene. Dette ble en stor sak, som endte med at sekkevringingen ble bygd inn i et eget rom, og det ble engasjert folk utenfra til å gjøre jobben.

Ingveig forteller at det til å begynne med var mye støy i de nye lokalene i Biskop Gunnerus' gate, men at dette ble avhjulpet etter hvert, når det ble lagt støvdempende plater i takene. Dessuten ble det utdelt ørepropper. Nå er det mange som har øreklokker med musikk mens de jobber.

Ainalem forteller at hun pleier å bruke walkman og høre musikk mens hun jobber, og hun er ikke spesielt plaget av verken støv eller støy.

I følge Roy var støy en veldig plage i ombygningsperioden i 1994. Han mener imidlertid at folk ikke klager over støy i det daglige fordi de er vant til lydnivået, men at slik støy kan være plagsom over tid uten at man merker det direkte. Roy har av og til omvisninger i lokalene. Han forteller at han kan snakke vanlig i 1. etasje, mens han må heve stemmen i 2. etasje, og i 4. etasje, når maskinene går for fullt på kvelden, må han virkelig bruke stemmen.

ARBEIDSMOTIVASJON

Produksjonen måles i brevenhet pr. time, og det føres statistikk over dagens resultat for hver avdeling eller gruppe. Ainalem opplever det som veldig motiverende å få produksjonsresultatene fra dag til dag. Da får hun vite hvor effektivt gruppen jobber, og kan måle resultatene mot de andre gruppene. Hun mener at den økte effektiviteten som dette medfører er en bra ting.

I følge Ingveig var ikke avdelingens resultat en like viktig motivasjonsfaktor på hennes tid:

– Til å begynne med var det ikke så mye snakk om det blant oss. Men vi fikk jo opplyst på møter og tavler at i dag har dere gjort så og så mye, og så og så mye postsendinger har gått gjennom. Etter hvert som dataen begynte å virke fikk vi resultatene. Jeg synes at alle var sitt ansvar bevisst.

For Ingveig og hennes samtidige kvinnelige arbeidskolleger var arbeidsmotivasjonen også knyttet til kampen for likestilling på arbeidsplassen:

– Vi skulle liksom vise at vi kunne være

like gode som gutta. Vi var veldig plikt-oppfyllende.

Roy Iversen mener at det er en veldig stolthet for jobben på Postens brevsenter, og at folk er opptatt av måloppnåelse, men at motivasjonen kan variere noe i de ulike avdelingene:

– Det er steder man er mer opptatt av kvalitet og å få gjennomført ting enn andre. Det går litt på hva jobben går ut på tror jeg. Har du manuell sortering er du ikke like motivert som de som jobber i første etasje og har litt flere gjøremål, bil



For Transporten og sjåførene var det en stor forbedring å flytte fra trang postgård i Dronningens gate til god plass i Biskop Gunnerus' gate. Bildet viser Aril Becher, som i dag er produksjonssjef ved terminalen. Foto: Posten

Arbeidsforhold og sosialt miljø

ut og bil inn, sortering, tilrettelegging. De har så mye mer som skjer. De er mer involvert i prosessen enn de som kanskje sitter på ett sted gjennom hele vakta. (...) Arbeider du i første etasje er du første og siste ledd. Gjør du en dårlig jobb på starten så blir du straffa på slutten. Så de er kanskje de på huset som er mest kreative og fleksible.

Han mener at kravene til effektivitet motiverer, og at det går prestisje i å bli ferdig i tide, uansett om man på sikt blir sliten av det:

– Vi skal rekke siste bilen til Gardermoen, vi skal rekke siste bilen til Østlandet, vi skal rekke siste bilen til Etterstad. Vi skal være ferdig til da, uansett hvor ille det er.

Ingveig beskriver også tidspresset:

– Det var nok en stressfaktor til dels når tidsfaktoren kom inn, for det var hele Postverket opptatt av. Det var vi også opplært til; at den posten som fantes, og som kunne sendes – vi skulle ha med så mye som mulig. Det var ikke noe «kjære mor» da. Da gikk det fort for seg. Noen pakket og noen sendte sekker og noen sorterte på harde livet for at man skulle få med mest mulig.

Men hun fortsetter:

– Det var ingen som sto over deg og sa at nå må du jaggu meg jobbe mer. Det var ikke sånn.

Roy mener at arbeidsmotivasjonen kan variere med ansattelsesforholdet, og at de deltidsansatte, for eksempel skoleleuddommene, har noe lavere arbeidsmotivasjon enn de heltidsansatte, og at dette kan ha sammenheng med at det er den første arbeidsplassen for mange, slik at de ikke har forståelse for de krav som stilles til dem. På spørsmål om hva som gjøres for å motivere dem, svarer han at det først og fremst er et lederansvar, men at det også er «oppfostring underveis», ved at side mannen sier fra:

– Jeg kan ikke sitte og skravle med deg. Vi har en jobb å gjøre.

POSTEN SKAL FREM

Ingveig mener at det i hennes tid ikke var forskjell på arbeidsmotivasjonen for deltids- og heltidsansatte, fordi arbeidet ved sorteringsmaskinene var intenst og det var umulig å prate på grunn av maskin-

duren, i tillegg til at datasystemene registrerte hvor mange brev som hadde gått gjennom. Dessuten mener Ingveig at det var en viktig motivasjonsfaktor for mange av hennes samtidige arbeidskolleger at Postverket var en samfunnsinstitusjon av betydning:

– Når vi var på medlemsmøter ble vi jo innprenta hvor viktig det var at posten kom frem, og vi var veldig nidkjære på at vi ikke skulle gjøre noen bommerter. Når det var tid for avgang kom de opp fra transporten og sto og venta i heisen så de skulle få med resten ned, sånn at alt skulle komme med, for det var jo om å gjøre at posten skulle komme frem på en dag. Det var veldig viktig for oss også at vi var med og sørget for at vi fikk med alt som var.

Roy er av en annen oppfatning, og mener at Posten som viktig samfunnsinstitusjon ikke er i tankene deres en gang, men bare er ord i festtaler. Han understreker at det som motiverer i det daglige er «det som måler deg der og da». Han forteller at teamlederne bruker de daglige oppstartsmøtene for å motivere de ansatte. Der får man informasjon om gårsdagens resultater, forventet postmengde og eventuelle endringer som vil skje i løpet av kvelden, og lederne oppfordrer til effektiv innsats.

– Hvis det er en dyktig leder som har fokus på dette, og bruker det som et middel til å få ting til å gli, så er hele teamet fornøyd med dagens innsats.

EFFEKTIVISERING AV ARBEIDSPROSESSENE

Ainalem forteller at i forbindelse med overgangen til maskinell brevsortering ble arbeidsstokken delt opp i mindre grupper enn tidligere, hver gruppe på 50-60 arbeidstakere og tre ledere. Hun mener at denne omorganiseringen har hatt positiv betydning for arbeidsresultatet, fordi resultatene i gruppene kan måles mot hverandre, slik at det blir konkurranse om hvem som jobber mest effektivt.

I følge Ainalem er effektiviseringen som fulgte med nye maskiner og datasystemer den største endringen som har skjedd i løpet av årene hun har jobbet her. På spørsmål om endringene har vært til det bedre eller verre svarer Ainalem at det ikke har blitt verre, men hun legger til at

det er blitt litt mer stress, slik som i samfunnet forøvrig. Hun understreker imidlertid at hun opplever effektiviseringen på arbeidsplassen som positiv, fordi man nå kan måle gruppens effektivitet, og dermed får et personlig forhold til resultatene:

– Det er fint på en måte at du vet hva du har gjort, og du føler deg bedre. Da er du også glad hvis du har gjort mye.

Hun sammenligner med skolebarn som gjør det dårlig på en prøve, og jobber hardt neste gang for å få bedre karakter, og hun sier at hvis arbeidsresultatet er dårlig den ene dagen, gjør man en ekstra innsats for å gjøre en bedre jobb neste dag.

Roy forteller at effektivisering av arbeidsprosessene har ført til nedbemanning, men hovedsakelig ved naturlig avgang. Han fremhever at mer jobb er blitt tilført i takt med at store deler av den lokale brevsorteringen gradvis har blitt nedlagt, og at det derfor først og fremst har vært på stabsnivå man har kjent nedskjeringene. Roy mener at folk stort sett har opplevd at jobbene har vært trygge, og at selv om det innimellom har gått rykter om at nå blir det rasing, har det aldri vært slik at noen har blitt kastet ut brutalt.

Ainalem forteller at venner og kjente har spurt henne om hun har vært redd for nedbemanning, og de har sagt at det er mange oppsigelser i Posten. Hun mener imidlertid at dette er påstander basert på propaganda. Hun har selv aldri opplevd at folk hun jobber sammen med har mistet jobben på grunn av innskrenkninger.

Ingveig svarer også benektende på spørsmål om det har vært oppsigelser i forbindelse med omorganisering, men hun forteller at ansatte har måttet søke på sine egne jobber, og i den forbindelse ikke alltid fått fortsette i samme jobb. Dette skjedde særlig på midten av 1990-tallet. Hun forteller at i noen tilfeller resulterte skuffelsene i sykemeldinger og uførepensjon.

KVINNENE KOMMER

I slutten av 1960-årene ble det opprettet deltidsstillinger innenfor postsorteringen i Postverket, jobber som for en stor del ble besatt av kvinner. Fordi mye av postsorteringen foregikk på kveldstid, lot arbeidet

seg kombinere med den tidens krav til husmødres innsats i hjemmet. Da Ingveig begynte ved Oslo postterminal i 1967 var barna hennes ennå små. Før hun gikk på kveldsskiftet lagde hun middagen ferdig hjemme, og når hun kom hjem om kvelden, var det stort sett rett i seng.

I den første tiden var det bare deltidsjobbene som var åpne for kvinner, mens fulltidsjobbene var forbeholdt menn. Deltidsdamene jobbet med brevsortering, både grovsortering og regionsortering, men Ingveig forteller at de etter hvert ønsket like rettigheter som mannlige kolleger, blant annet muligheten for lederansvar for regionene:

– De tok inn deltidsdamer for at de skulle spe på med arbeidskraft. Vi satt jo en del damer der da, og etter hvert vokste det fram et krav blant disse jentene om at de også ville være med på å videreutvikle seg og få litt mer postal skoloring. Når ungene var blitt store ønsket vi å komme inn på heldag. Vi organiserte oss da selvfølgelig, i egen gruppe, og begynte å kjempe gjennom forbundet vårt, som var Norsk postforbund den gangen. Vi forlangte å få være med på leken. (...) Men det var kanskje noe nytt i Postverket, så det gikk noen tid før de andre ville gi fra seg noen sånne stillinger, for det var tross alt avansementsstillinger. Men vi lyktes

etter hvert, for åtte damer av oss, som fikk lov å bli arbeidende formenn, som vi kalte det den gangen. Vi fikk i hvert fall åtte stillinger til å begynne med på (...) brevsenteret, åtte damer som kunne bli arbeidende formenn på regionene. Som tillitsvalgt var jeg rundt og plukka ut noen som var villig til å bli med på den galeien der, og fikk med meg sju andre. Så vi fikk hver vår sone. Og jeg hørte ikke noe annet enn at administrasjonen var fornøyd med oss.

På spørsmål om det kom reaksjoner fra mannlige kolleger, svarer Ingveig benektende: – Ikke når vi først var kommet i gang. Det var nok litt diskusjon om de skulle slippe disse jentene til, for de som hadde skole var nok redde for at det skulle bli dårligere kvalitet.

BEDRE ARBEIDSMILJØ

Ingveig forteller om den positive effekten kvinnene hadde på arbeidsmiljøet:

– Jentene likte seg veldig bra, og det er klart at vi var med på å forbedre miljøet også. Før var det bare mannfolk, og så kom vi plutselig inn der, og syntes det var møkkete på gulvet, og stolene var ikke riktige for oss, så vi begynte å plukke litt på sånt, og jeg tror at gutta også likte det etter hvert, for det ble et bedre arbeidsmiljø.



Fra markeringen av 10-års jubileet i Biskop Gunnerus' gate. Postsjef Gudbrand Bakke serverer kake til personalet. Foto: Posten.

Når det gjelder kvinnenes effekt på arbeidsmiljøet, har Roy samme erfaring fra Transportavdelingen. Han opplevde det som udelte positivt å få kvinnelige kolleger, og mener at de ble veldig godt motatt av kolleger. Men mannfolkene visste ikke helt hvordan de skulle oppføre seg til å begynne med – språket blant de mannlige sjåførene var frodig og kvinnesynet litt på kanten. Dette endret seg imidlertid raskt i følge Roy:

– Det ble mindre fyll og mindre grise-preik, og folk begynte å te seg litt og begynte å vaske seg. Bare det å skjønne at jøss – hun kan jo være like god som meg.

Transportavdelingen lå etter resten av brevsenteret når det gjaldt ansettelse av kvinner, og Roy forteller at før det ble ansatt kvinnelige sjåfører, var det ingen av damene fra de andre avdelingene som våget seg ned til Transportavdelingen i første etasje alene, de kom alltid to og to sammen. Ingveig husker de første kvinnelige sjåførene:

– Og så kom damene inn på transporten. Ja, der kjørte de bilene, det husker jeg. Da var det noen som lurte fælt på hvordan det skulle gå – at damene skulle kjøre de store bilene. De møtte nok litt motstand der også, men det ga seg. De oppdaget at miljøet ble så mye bedre når det kom inn jenter. Jeg tror dem kosa seg riktig så bra jeg.

Roy forteller at de første kvinnelige sjåførene ble behandlet dårlig av instruktørene sine. Oppover i etasjene, hvor det hadde jobbet kvinner på deltid lenge, opplevde man ikke den samme problematikken, og Roy mener at Transportavdelingen sånn sett var terminalens «svarte får». Etter at de første kvinnelige sjåførene var ansatt, gikk det 10-15 år før det ble kvinnelige ledere på Transportavdelingen, men i følge Roy var årsaken til dette først og fremst at lederrekutteringen på den tiden foregikk etter ansiennitet og ikke dyktighet.

SKEPSIS I FAGORGANISASJONEN

Ingveig forteller at fagorganisasjonene til å begynne med var skeptiske til at kvinnene skulle få rett til heltidsstillinger og postal skoloring:

– Det var egentlig fagorganisasjonen som var litt i mot det. Jeg skjønner det på

Arbeidsforhold og sosialt miljø

en måte, for de (mennene) hadde opplæring og hadde gått på skoler og hadde vel ikke lyst til å miste avansementmulighetene sine. Men de fikk jo stadig høyere stillinger oppover da, så det retta seg etter hvert.

Ingveig forteller om sitt første møte med fagorganisasjonen:

– Jeg kom inn i 1967. Da hadde jeg ikke peiling på verken organisasjonene eller Postverket. Men i slutten av 1967 ble vi invitert til kretsen, til Oslo-avdelingen av Postkom (Norsk post- og kommunikasjonsforbund) på et møte. Det var 30. april husker jeg, for vi fikk invitasjon til å gå i 1. mai-tog. Vi fikk servering på et møte oppe på kantina, og det var mitt første møte med fagorganisasjonen. Jeg møtte opp, for jeg var nysgjerrig på hva det var for noe. Det var mitt første 1. mai-tog fra Youngstorget, og siden tror jeg at jeg har gått nesten hvert år.

Deltidsdamene fikk imidlertid ikke medlemskap i Pakkmesterforeningen, fordi de var uten postal skolering innenfor sortering. «De ville ikke ha oss inn i varmen», som Ingveig uttrykker det. Hun forteller videre at lederen for Oslo-kretsen fant ut at damene skulle få lov å lage sin egen gruppe med observatørstatus i kretsstyret. For Ingveig betydde dette starten på en lang og aktiv innsats innenfor det faglige arbeidet i Posten. For deltidsdamene var det begynnelsen på en arbeidshverdag med lik rett til postal utdanning og lederstillinger innenfor brevsorteringen og til ulike verv, som sine mannlige kolleger. Som Ingveig uttrykker det:

– Vi forlangte å komme inn i styrende organer. Vi var jo ikke lite beskjedne heller. (...) Da vi ble med på leken da var det gjort, den kampen. Organisasjonen var litt halvhjerta til å si ja, men det har jo også blitt bra. (...) Det viste seg at vi kunne lese like godt som gutta. Tiden jobba for oss, det trua seg frem. (...) Jeg synes jo det var stort at vi fikk kommet inn og tatt skole og fikk muligheter til å jobbe som de andre i Postverket, og få like rettigheter. Det var det beste jeg hadde gjort synes jeg.

Da kvinnene i 1978 fikk rett til heltidsstillinger i brevsorteringen, var kampen, i følge Ingveig, i havn.

SAMARBEIDSFORHOLD PÅ ARBEIDSPLASSEN

Etter at postnumrene ble innført, minsket kravene til opplæring av postansatte, og på midten av 1990-tallet var det slutt på den tidligere grunnopplæringen av postansatte, med kurs over flere dager og uker. Roy Iversen forteller om tiden før postnumrene ble innført, da det var krav til kunnskap og postal opplæring innenfor postsorteringen:

– I den perioden var det jo klasseskilte. De som var av den gamle skolen var overklassen. De som begynte etter det, og som ikke ble stilt krav til på samme måten, var ikke postfolk, ikke ordentlige.

Roy forteller at denne holdningen varte i mange år, og at det samme gjaldt dem som arbeidet med utenlandssortering og reiseavdelingen. Han forteller at klassefor-

skjellene mellom de ansatte ble gjort tydelige gjennom titler og striper på uniformen.

– Da var du postmann, og da var du viktig.

Han mener at det er slutt på disse holdningene, fordi folk fra denne tiden etter hvert har gått av med pensjon. Om disse klasseforskjellene ble opplevd som ubehagelig for folk som jobbet i Posten vet han ikke, men han tviler på det, for som han sier:

– Postfolk har bestandig vært sosiale folk.

Fordi mye av produksjonen skjer på kveldstid, er det mange som jobber deltid, blant dem en god del studenter. På spørsmål om det er rangordninger og motsetninger mellom heltids- og deltidsansatte, svarer Roy benektende. Han opplever at

nye folk er fort inne i varmen, og at det ikke er direkte klikkdannelser. Han mener at dette har å gjøre med at veldig mange av dem som jobber heltid har begynt som deltidsansatte, pluss at man vet at om man ikke har folk på deltid, blir arbeidsmengden for stor for dem som jobber heltid.

Ainalem opplever heller ikke at det er rangforskjeller eller dårlig forhold mellom fast ansatte, vikarer og deltidsansatte. Hun sier:

–Vi jobber sammen.

Når det gjelder forholdet mellom ledere og medarbeidere, legger Ainalem vekt på den store forbedringen som skjedde etter at arbeidsstokken ble omorganisert i mindre grupper. Nå kjenner hun lederne sine, og lederne kjenner henne. Hun forteller at før gruppeinndelingen ble innført, var det stor avstand og lite kontakt mellom medarbeidere og ledere, fordi gruppene var for store og lederne få.

Roy opplever også at det er et godt forhold mellom ledere og medarbeidere, og mener at noe av årsaken er at man kjenner hverandre godt, og at dagens system med at de dyktigste blir ledere, i motsetning til tidligere, da man avanserte etter ansiennitet, gjør det lettere for medarbeiderne å akseptere sjefen sin.

EN FLERKULTURELL ARBEIDSPASS

Roy forteller at i starten var det få med utenlandsk opprinnelse som jobbet på brevsenteret, og forklarer dette med at det på den tiden krevdes solid geografisk kunnskap for å jobbe der, og arbeidsmarkedet var generelt stramt. Om hvordan det kulturelle mangfoldet fungerer i dag, forteller han:

– Dette er noe Posten har grunn til å være stolt av, på brevsenteret har vi vel 59 forskjellige (nasjonaliteter), og jeg har til gode å høre om noen konflikter nasjonsmessig, eller rasisme, det tror jeg ikke finnes. Og hvis det finnes, er det veldig godt skjult og ingen som sier fra om det. Jeg går mye rundt, og det er ikke noen klikkdannelser nasjonaliteter imellom.

Ainalem, som opprinnelig kommer fra Eritrea, bekrefter dette. Hun forteller at det var høy arbeidsledighet da hun kom til Norge, og vanskelig å få jobb. Da hun begynte på Oslo postterminal, var det

bare 3-4 nasjonaliteter representert på arbeidsplassen, men hun ble godt mottatt, og har ikke opplevd noen form for diskriminering eller problemer på arbeidsplassen som kan knyttes til hennes utenlandske opprinnelse.

Roy forteller videre at kulturgruppa tar initiativ til temadager for de forskjellige verdensdelene. Da lager de ansatte måltider med hjemlandets mat og arrangerer fremvisninger og dans. Utenfor kantinen henger store oppslag med bilder fra temadagene, og lenger borte i gangen henger plakater med fakta og bilder fra ulike land.

SOSIALT LIV PÅ JOBBEN

Da Ainalem begynte ved Oslo postterminal, satt man tett på hverandre, slik at det var mulig å prate mens man jobbet. På

med manuell sortering i reolene var det mulig å prate under arbeidet, men ikke når man jobbet på maskin. Hun har hørt av folk som fremdeles jobber på Posten at sånn sett var det bedre før. Hun forteller videre at man alltid fikk snakket sammen i pausene:

– Det var noe vi kalte støppauser. Da ble alt slått av. Det var jo mye bråk, i hvert fall til å begynne med, for det var sånn gjenklang i veggene før det ble lagt støydempende plater i takene. Det var tusenvis av motorer som surra der, og det ble jo litt støy. Det var vel et par tre pauser på 10 minutter cirka. Da stoppet man alt, og det ble ropt fra vaktlederboxen, at nå var det luftepause. Da pratet man. Så gikk vi litt rundt til hverandre i pausen og pratet.

Roy forteller at det var annerledes på Transportavdelingen:



I butikken i Velferdsetasjen ble det solgt alt fra sytråd og parfyme til bakerverer og klær. Dette lettet hverdagen for de som arbeidet i bygningene. Foto: PPFfinans

sorteringsmaskinene, hvor hun tilbringer mesteparten av arbeidstiden i dag, er det større avstand mellom arbeidsplassene, og mye mer å passe på, og dermed vanskeligere å prate sammen. I dag er det bare mulig å snakke sammen når man jobber manuelt i sorteringsreolene. Innimellom savner Ainalem praten når hun jobber maskinelt, men hun legger vekt på at man jobber bedre og kan tenke mer på kvalitet når man ikke prater.

Ingveig har den samme erfaringen fra sin tid ved Brevavdelingen: når man satt

– På transporten (...) var det veldig lett å snakke og ha kontakt reint sosialt. Vi møttes om morran, på tidligvakta, og da var det opplasting av biler og litt skravling hele tida, før vi kjørte rundt hver for oss.

Selv om det har blitt mindre prat under arbeidet, forteller Ainalem at folk kjenner hverandre bedre nå enn før, fordi hele gruppen tar pause samtidig. Dette har blitt mulig etter omorganiseringen til mindre grupper. I tillegg til matpausen er det flere småpauser i løpet av arbeidsdagen. Ettersom gruppene både jobber og



Det arbeider mennesker fra mange nasjonaliteter ved Brevsenteret. Foto: Posten

Arbeidsforhold og sosialt miljø

GLIMT FRA TERMINALEN I 2007



På ettermiddagen er det hektisk aktivitet i 1.etasje med tilrettelegging av post før stempeling. Klumpsendinger og store brev tas ut. Små brev går inn i maskinen i bakgrunn hvor brevene blir vendt riktig vei for stempeling av frimerker. Alle foto: Birger Morken



Oversiktsbilde av 2.etasje. Til høyre i bildet maskinen for sortering av klumpsendinger.



Selv om det aller meste av posten blir maskinsortert, er det fortsatt behov for manuell sortering. Her fra den manuelle sorteringen av små- og store brev i 2.etasje.



Bildet viser en del av maskinparken i 4.etasje. Det er i alt 13 maskiner for maskinell rute-klargjøring, 6 maskiner for grovsortering av små brev, 2 maskiner for sortering av store brev samt 1 maskin for finsortering av små brev.

Arbeidsforhold og sosialt miljø

har pauser sammen, blir alle kjent, og dette har, etter Ainalems oppfatning, ført til et tryggere og hyggeligere arbeidsmiljø:

- Man føler seg litt som en familie, for de fleste har jobbet her mange år.

Ingveig forteller at «det utviklet seg voldsomt med vennskap der», og at hun fremdeles vanker sammen med tidligere kolleger. Hun forteller at pensjonister fra Posten treffes ca en gang i året. Nå sist var det pensjonisttur med 300 andre til Postens feriested i Skiphelle, og «alle var like blide og hjertelige over gjensynet». På spørsmål om det var spesielle forhold på arbeidsplassen som la grunn for slike gode vennskap, mener Ingveig at både fellespausene og god ledelse var viktige faktorer, og hun sier:

- Jeg synes det var et godt arbeidsmiljø på Brevavdelingen. Jeg kan ikke svare for de andre avdelingene, bare for den ene, men der var jeg til gjengjeld hele tida.

I følge Roy er imidlertid den virkelig store endringen gjennom årene at de ansatte for var «en gjeng som satt seg ned og satte sitt personlige preg overalt, og hang opp private bilder og virkelig hadde det litt hjemmekoselig». Han forteller at bortsett fra lunsjen, er pausene blitt kortere, kun 5-minuttere, mens det tidligere kunne være pauser på både to og tre timer ved produksjonsstans. Det var mer «slakk», og dermed et helt annet sosialt miljø.

ORD OG UTTRYKK

En side ved det sosiale livet på brevsenteret er de særegne ordene og uttrykkene som er laget og brukes av de ansatte, men som ikke umiddelbart kan forstås av utenforstående. Roy forteller at spesielle ord og uttrykk i tilknytning til arbeidsplassen «oppstår av en kreativ sjel der og da», og at det særlig er plasser som har fått navn. Stedet hvor posten gikk ut ble kalt «Jordet», fordi det var en stor flate. «Å sitte på hekken» eller «Busken» er å sitte og sortere i reol. Roy sier at de spesielle ordene er noe som postfolk har i fellesskap og som ikke utenforstående forstår, og at det gir en noe å prate med nye folk om. Han forteller også at det har vært utstrakt bruk av interne kallenavn:

- Det som var spesielt for postterminalen og resten av Posten i gamle dager var

at alle hadde et kallenavn. De fleste hadde kallenavn ut i fra hvordan de så ut, hvor de kom fra – såne ting.

Han nevner navn som «Akkurat», «Labbetuss» og «Pedalen». Selv ble han kalt «Ivers». På spørsmål om det kunne dreie seg om mobbenavn, svarer Iversen at det var kjælenavn, og at folk først og fremst var opptatt av å få et navn, fordi «da betydde du noe og var en av gutta».

FEST OG ALKOHOL

Roy forteller om en annen side ved det sosiale livet ved Oslo postterminal på 1970- og begynnelsen av 1980-tallet:

- Når du skulle på kurs så var det å samle 40 ungdommer på Granavollen, som er «femti mil» til nærmeste sted, og med en butikk som selger øl. Du vet hva som skjer da. Alle går og kjøper øl og sitter i fellesstua og drikker, og alle er dårlige neste dag.

Roy forteller at noe av problemet lå i at Posten tok folk ut av det daglige for å dra på kurs, uten at det var noe å gjøre etter klokken fire. Han forteller at det generelt ble mye festing og mye alkohol for mange av de ansatte på den tiden, og mener at noe av årsaken var at bygdeungdom som jobbet på Posten bodde på hybelhus i byen, hvor de ikke hadde noe å holde på med etter arbeidstid.

- Da ble det samling på Jegerhallen, Ridderhallen og Leoparden, med festing til klokka fire og opp på jobb klokka fem. Det var det sosiale på syttitallet og tidlig åttitallet, da var det idrettslaget og så var det fest og fyll.

Det gikk mest i øl, og Roy forteller at det også var folk som drakk i arbeidstiden. På spørsmål om det ble gjort noe fra ledelsen for å begrense problemet, svarer Roy at det var nesten akseptert, og at på Transportavdelingen var det ikke forskjell på ledere og sjåfører. Men han legger til at folk hadde omsorg for hverandre, og passet på at alle kom seg hjem og ikke havnet i bråk. Han forteller også at det var problemer med alkohol i budsektoren. På spørsmål om et flerkulturelt arbeidsmiljø har medvirket til å begrense denne drikkekulturen, svarer Roy at det kan tenkes, men at det viktigste var at det ble flere kvinner på arbeidsplassen.

Ingveig mener at problemet med fes-

ting og alkohol var spesielt for Transportavdelingen, og at det ble slutt med dette tidlig på 1980-tallet. Hun kan huske at det på ett tidspunkt var kontroll av garderobeskap på grunn av mistanke om alkoholbruk på arbeidsplassen.

VELFERD PÅ ARBEIDSPLASSEN

Velferdstilbudene i 6. etasje i Biskop Gunnerus' gate var et positivt tilskudd for de ansatte ved innflyttingen i 1976. Tilbudene har etter hvert blitt sterkt redusert. Butikken, banken, kiosken, møtesalen og representasjonsrommet er vekk, men gymsalen er i bruk, om enn sjeldnere enn før, og ikke lenger i arbeidstiden. Til å begynne med var det et veldig aktivt idrettslag ved Oslo postterminal, og gymsalen var aldri ledig. Bowling var en stor sport, og er fremdeles den sporten som er størst blant de ansatte. Roy forteller:

- Velferdstiltak pr. i dag er vel stort sett pizza og frukt, men velferdstiltak i 1970-80 og -90-åra var et stort pluss i Posten. Vi hadde bedriftsidrettslagene som hadde gode vilkår. Vi kunne spille fotballkamper og håndballkamper i arbeidstida, vi kunne trene i arbeidstida. Dette var også med på å holde fokuset oppe til å gjøre en ekstra jobb, for du visste at du fikk goder tilbake. Hvis du fikk fri av lederen for å spille en fotballkamp sa du ikke nei hvis han spurte om en ekstra innsats.

Ainalem forteller at bruk av mosjonssalen i dag må skje på fritiden, men at bedriftslegen har samlet ansatte med belastningsplager til felles treningsøkter med fysioterapeut i mosjonssalen i arbeidstiden.

Postens interessekontor hvor postfolk kan sette inn penger, få billige forsikringer, rabatt på bensin, lønnskonto, og ta opp huslån, billån eller forbrukslån, eksisterer fortsatt. Den gamle møtesalen er imidlertid gjort om til kontorlandskap for staben og representasjonsrommet er bygget om til kontorlokaler for distribusjonsavdelingen. Roy kaller det for VIP-rommet, og forteller at det var møblert med blomsterte, store, fine sofaer og stoler. Rommet var bare i bruk «når det var storfint besøk» og ved markering av jubileer og avganger. Etter at Postgiro flyttet ut ble det litt lettere tilgang på rommet, men det var likevel så lite i bruk at Roy mener at

det ikke innebærer noe savn at det er borte, bortsett fra «hvis du ønsker et sted med stil for spesielle anledninger».

Roy mener at butikken, kiosken og banken ikke er noe stort savn:

- Det som folk savner mest er bankautomaten, men kantina dekker det behovet vi har daglig med aviser. Hadde de solgt røyk hadde det vært perfekt.

Ainalem forteller derimot at hun brukte både butikk, bank og kiosk i huset før disse ble nedlagt. Butikken hadde både kolonialvarer og tobakk, og blant annet kosmetikk og treningsstøy. I følge Ainalem spiste de fort for å ha tid til å shoppe litt i pausene. Hun savner tilbudene fordi det var tidsbesparende og praktisk å slippe å bruke pausetiden til å gå ut av huset. Noen kolonialvarer selges nå i kantinen.

Ingveig var også glad for å ha butikk på huset. Hun forteller at det var mange hus-

mødre som handlet mat der og tok med hjem, og hun mener at det ikke var dyrere å handle der enn andre steder.

Hun nevner også at kantinen hadde billig og god selvlaget mat i hennes tid. Det var en viktig møteplass og et gode for de mange bygdeungdommene som kom til Oslo og jobbet i Postverket, og som trengte et sted å spise. Lederen i fagforbundet satt i messestyret. Maten skulle være så rimelig som mulig og så god og næringsrik som mulig. Hun mener at dette tilbudet var svært viktig den gangen, men også nå. Fremdeles er det mange som spiser middag i kantinen før kveldsskiftet begynner.

OSLO POSTTERMINAL SOM ARBEIDSPASS

De tre intervjupersonene beskriver Oslo postterminal i Biskop Gunnerus' gate som

en arbeidsplass preget av et godt sosialt miljø og godt samarbeid mellom arbeidstakere med ulike stillinger og ulik kulturell bakgrunn. De forteller om god arbeidsmotivasjon for egen del, og mener at fokus på resultatoppnåelse er en holdning som preger de ansatte ved Oslo postterminal generelt. De forteller om ulike motivasjonsfaktorer i arbeidssituasjonen, som kampen for likestilling, løpende informasjon om produksjonsresultater og stolthet for Posten som samfunnsinstitusjon. Lavblokken, som er rammen rundt arbeidsprosessene og arbeidshverdagen, beskrives som en stor bygning, som, etter at de første feil og mangler ble rettet opp, ble en funksjonell arbeidsplass med gode fasiliteter og rom for velferdstiltak for de ansatte.



I 2010 går turen til Rømsrud i Lørenskog kommune. Det innebærer en ny stor milepæl i postproduksjonen. Bilder viser hvordan den nye brevterminalen vil se ut. Animasjon: Arkitektfirmaet Astrup og Hellern AS

Kilder

LITTERATUR OG TRYKTE KILDER:

Biskop Gunnerus' gate 14
«Postgirobygget». N 4774, ES 02.02.99. I
Bygninger i et livssyklusperspektiv, NBI
1999.

Brevets reise starter på Brevsenteret.
Posten Norge BA. (Antagelig 2000-tallet).

Brevsenterprosjektet – Posten. Postnett,
Postens sentralledelse, 1994..

Byggenytt 1976 nr. 7. Organ for
Byggevarhandlernes landsforening.

En rundtur i Postgiro!
Informasjonsbrosjyre. (Antagelig 1980-
tallet).

Fra nasjonalisme til rasjonalisme. Husrom
for den norske stat. Statens kulturhistoris-
ke eiendommer 2005.

Infobrevet. Nyhetsbrev fra Brevsenteret i
Oslo 2004 nr. 17.

Intern informasjon om Oslo postterminal
1974 -1976 nr. 1 – 10 (mangler nr. 8).

Müller, Helge: Vaterland – før
Postgirohuset. Postgiro 1986.

Opedal, Hallgeir: Arkitektens trøst.
Intervju med arkitekt Rolf Chr. Krognes. I
Magasinet (Dagbladets helgemagasin)
juni 2003.
Oslo postterminal – omvisningsguide.
(Antagelig 1970-80).

Oslo postterminal. Informasjonsbrosjyre,
engelsk. (Antagelig sent 1970-tallet).

Oslo postterminal. Informasjonsbrosjyre.
(Antagelig 1980-tallet).

Oslo postterminal. Informasjonsbrosjyre.
(Antagelig sent 1970-tallet).

Post 1974-1976.

Postgiro 50 år. Jubileumsskrift 1943 –
1993. Postgiro, 1993.

Postgirobygget. N 4773. es 30.01.97.
Posthornet 1965-1976.

Postterminalen 10 år. Oslo postdistrikt,
Markedskontoret, 1986.

Prosjektbeskrivelse. Postdirektoratet 1975.

Protokoll fra plan- og fasaderådets møte
28.8.2001.

Rossnes, Gustav: Dokumentasjon av
industriminne – tilnærming og metode.

Kulturvern ved bergverk. Rapport fra et
nasjonalt seminar ved Norsk
Bergverksmuseum. Kongsberg 2001.

Smalberget, Thorstein: Postbudenes kamp
gjennom 120 år. Oslo 2002.

Statens kulturhistoriske eiendommer. Års-
rapport 2003.

Storberget, Bjørn: Mennesker i Posten
gjennom 350 år. Asker 1997.

MUNTlige KILDER:

Reidar Brandsar
Ainalem Dagnev
Olav Dävøy
Fredrik Fraas
Ingveig Grue Hansen
Kjell Ola Hävelsrud
Roy Iversen
Arvid Nilsen
Agnar Nordeide
Harry Stokkan
Jens Vaksvik
Kåre Westby



Det brukes teknisk avansert utstyr i postproduksjonen. Her er en del av det tekniske personalet som holder hjulene i gang. Foto: Posten

Vedlegg metode

METODE

Arkivmessig dokumentasjon av industrielle kulturminner er et forholdsvis nytt arbeidsfelt, både i Norge og internasjonalt. Riksantikvaren, ved Gustav Rossnes, har utarbeidet en dokumentasjonsmetode, beskrevet i dokumentet «Dokumentasjon av industriminne – tilnærming og metode». Et viktig poeng ved denne metoden er at man i tillegg til den rene bygningsbeskrivelsen, også beskriver virksomhet, funksjon, teknologi, arbeidsprosesser, produksjonslinjer, arbeidsforhold, sosialt miljø og historisk sammenheng. Den foreliggende dokumentasjonen av Oslo postterminal er utarbeidet etter denne metoden. Det vil si at det både er lagt vekt på å beskrive bygningen som sådan, og virksomheten og arbeidsforholdene.

Hovedelementer i den nevnte dokumentasjonsmetoden er oppmåling, fortolkende prosessetegninger, fotodokumentasjon, inventering, intervjuer og fremstilling av den historiske sammenheng som bygget er en del av.

OPPMÅLING

Oppmåling består i dette tilfellet av innsamling av eksisterende tegningsmateriale, både av opprinnelig situasjon og dagens situasjon, med tegninger med inntegnet produksjonsutstyr som en viktig del av dokumentasjonen.

FORTOLKENDE PROSESSTEGNINGER

De fortolkende prosessetegningene består av analytiske og skjematisk tegninger som tydeliggjør og forklarer fysiske trekk ved anlegget og dets funksjoner. En del materiale forelå allerede, men det er blitt supplert med nyere trinn i utviklingen.

FOTODOKUMENTASJON

Fotodokumentasjon består av fotografier av bygning og produksjonsforhold, med kamerastandpunkt og kameravinkel markert på plantegninger.

INVENTERING

Det er laget en strukturert registrering i skjemaform av materialbruk og byggeteknikk, disponering og bruk av rom, innredning, inventar og produksjonsutstyr.

INTERVJUER

Nåværende og tidligere ansatte er intervjuet for å belyse arbeidsforhold og sosialt miljø. Intervjuene inngår i rapporten i en redigert og tematisert form.

HISTORISK SAMMENHENG

Anleggets historie er satt inn i en større historisk sammenheng.

Oslo postterminal skiller seg fra de bygninger som har vært gjenstand for denne type dokumentasjon tidligere, ved at den er av langt nyere dato. Dette innebærer bl.a. at det finnes et stort tegningsmateriale, og at oppmåling ikke er nødvendig. Det finnes også et stort skriftlig materiale og et stort antall fotografier. Og sist, men ikke minst, Posten har ansatte som har jobbet i denne bygningen fra den var ny, og som kan fortelle om produksjonsforholdene og arbeidsforholdene. Andre personer kan fortelle om planleggingen av bygningen. Ressursbruken i dokumentasjonsarbeidet har dermed kunnet dreies fra oppmåling til behandling av et stort kildemateriale og intervjuer av nøkkelpersoner.

Det er valgt å fokusere primært på to stadier i bygningens utvikling: opprinnelig situasjon og dagens situasjon. Det er gitt en kort oversikt over utviklingstrinn mellom disse stadiene, men dette er ikke beskrevet i detalj. Viktige trinn i utviklingen beskrives noe grundigere.

Bygningen er stor, med et brutto gulvareal på ca. 50 000 m². Det er derfor gjort en prioritering mellom de ulike arealene. Det primære aspektet ved en industribygning er selve produksjonsprosessen, i dette tilfellet postproduksjonen. I denne dokumentasjonen har derfor produksjonsarealene vært prioritert. I tillegg tar dokumentasjonen spesielt for seg velferdsarealene, fordi disse arealene er med på å beskrive de sosiale forholdene på arbeidsplassen, og fordi det ble satset spesielt på dette ved oppføringen av bygget.

INVENTAR

For denne bygningen er det vurdert som hensiktsmessig å beskrive materialbruk og byggeteknikk i fritekst i rapporten. Bygningen er med sine 50 000 m² for stor til at alle rom og arealer kan registreres innenfor en overkommelig tidsramme.

Inventeringen vil derfor dreie seg om bruk av rom eller soner, og inventar/produksjonsutstyr.

Organisering av byggeprosjektet

Byggherre:
Bruker:
Prosjekt- og byggeleder:

Staten v/Statens Bygge- og eiendomsdirektorat
Postdirektoratet
Ingeniør Chr. F. Grøner A/S

Prosjekteringsgruppe
Prosjekteringsleder:
Utførende og ansvarlig arkitekt:
Rådgivende ing. byggeteknikk:
Rådgivende ing. VVS:
Rådgivende ing. elektro:

Arkitekt MNAL Thor Gunnar Solheim
Arkitekter MNAL Odd Borgrud Pedersen og Rolf Chr. Krognest
A. L. Høyér
Erichsen & Horgen
Sv. Bolkesjø

Posttekniske installasjoner
Byggherre:
Rådgiver:

Postdirektoratet
British Postal Consultancy Service (BPCS)

Entreprenører og leverandører
Hovedentreprenør:

Ingeniør Thor Furuholmen A/S

Det ble engasjert ca. 50 underleverandører, de viktigste var:

Heiser:
Fasader:
Røranlegg:
Ventilasjon:
Kjøling:
Sterkstrøm:
Kantinekjøkken:
Utvendige persienner:
Malerarbeider:

Brødrene Reber A/S
Raufoss Ammunisjonsfabrikker
Oslo Rørleggerbedrift A/S
Alfsen & Gunderson A/S
Witt & Borgen A/S
I/S NEBB/Sønnico A/S
Håkon Lunde A/S
Jac. Jacobsen A/S
Karl Myre A/S

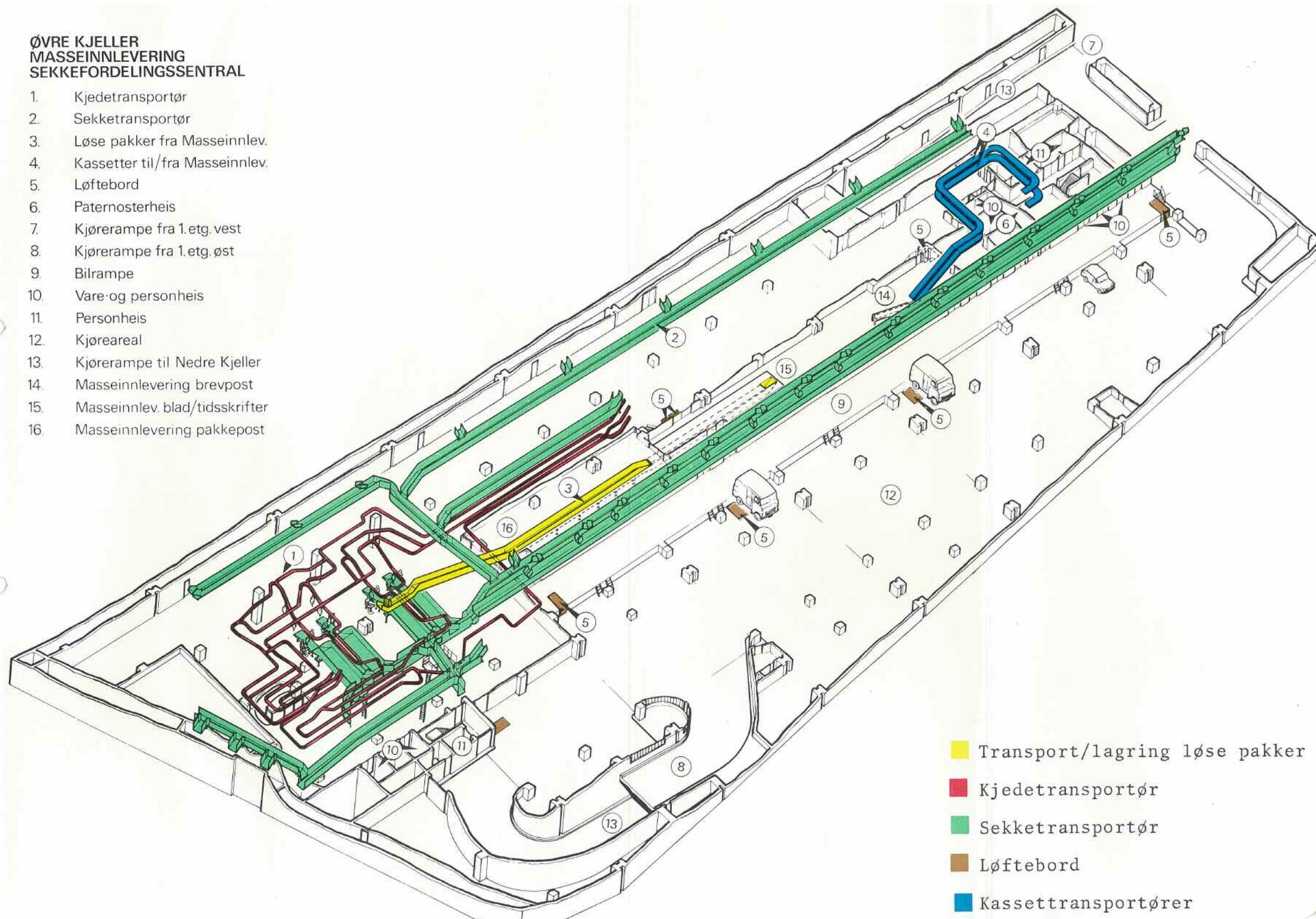


Høy- og Lavblokken sett fra Nylandsbroen i 1974. Det gjenstår å fullføre de øverste etasjene i Høyblokken. Foto: Postmuseet

Øvre kjeller 1976

ØVRE KJELLER MASSEINNLEVERING SEKKEFORDELINGSSENTRAL

1. Kjedetransportør
2. Sekketransportør
3. Løse pakker fra Masseinnlev.
4. Kassetter til/fra Masseinnlev.
5. Løftebord
6. Paternosterheis
7. Kjørerampe fra 1.etg. vest
8. Kjørerampe fra 1.etg. øst
9. Bilrampe
10. Vare-og personheis
11. Personheis
12. Kjøreareal
13. Kjørerampe til Nedre Kjeller
14. Masseinnlevering brevpost
15. Masseinnlev. blad/tidsskrifter
16. Masseinnlevering pakkepost



■ Transport/lagring løse pakker

■ Kjedetransportør

■ Sekketransportør

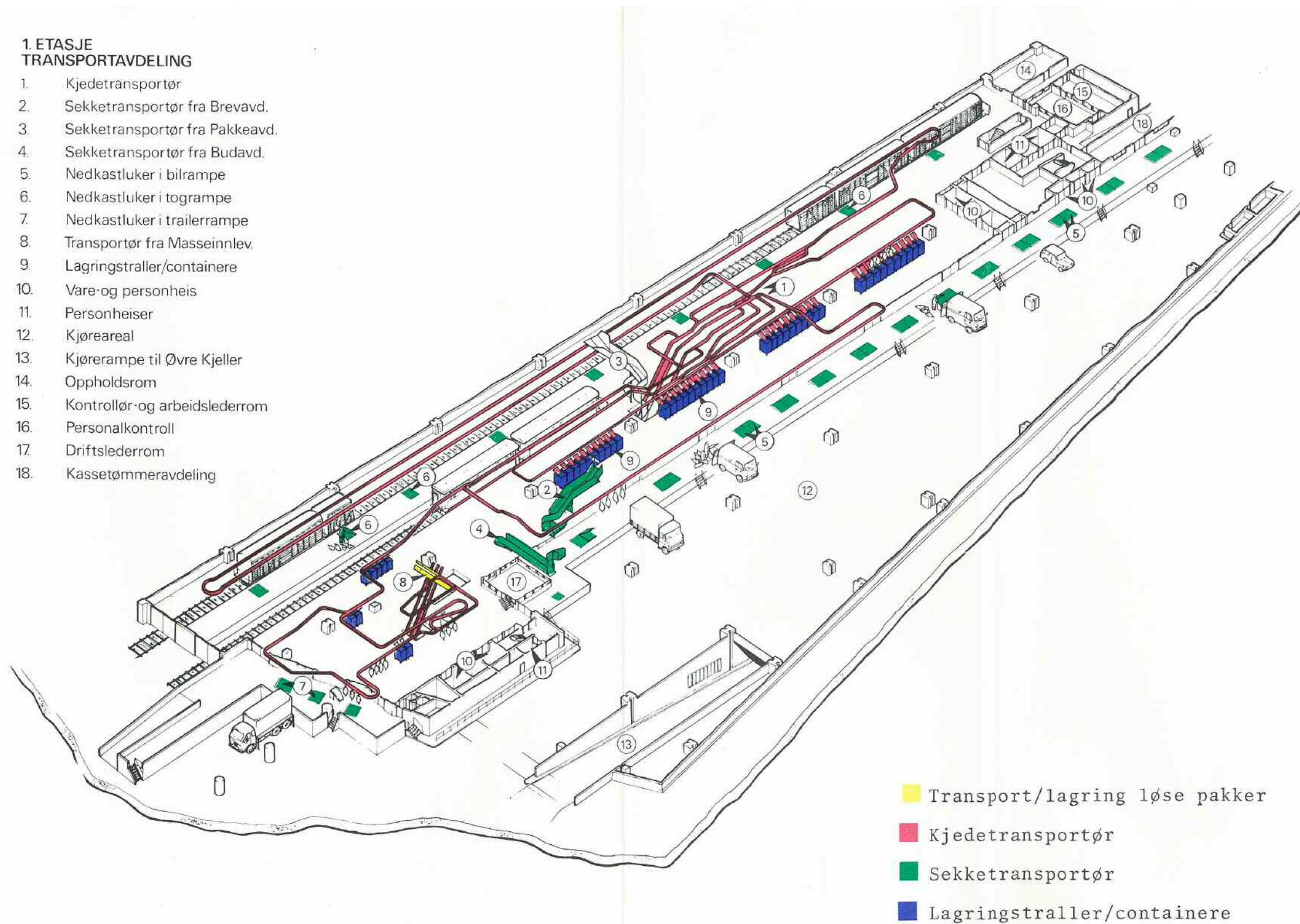
■ Løftebord

■ Kassettransportører

1. etasje 1976

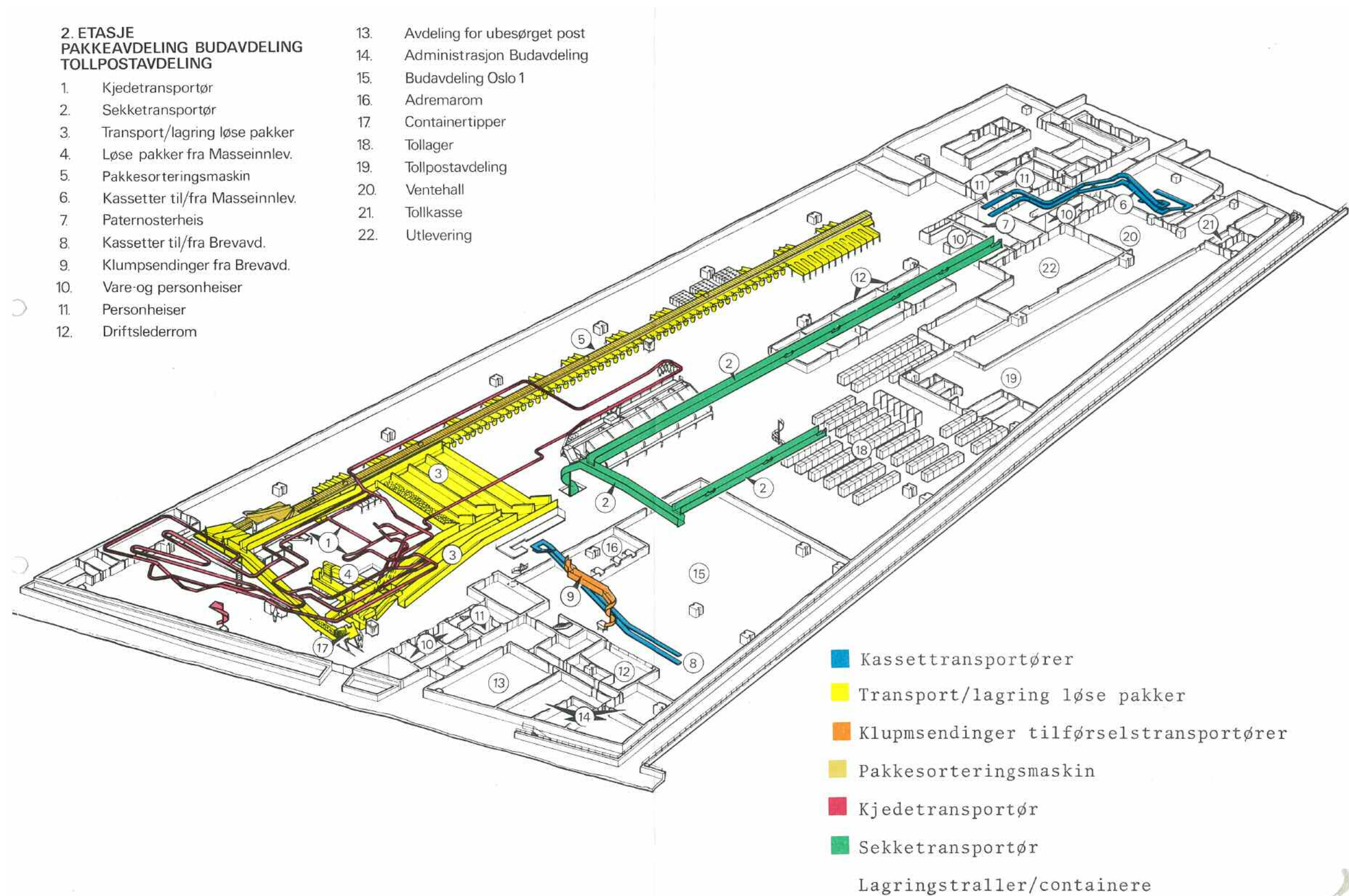
1. ETASJE TRANSPORTAVDELING

1. Kjedetransportør
2. Sekketransportør fra Brevavd.
3. Sekketransportør fra Pakkeavd.
4. Sekketransportør fra Budavd.
5. Nedkastluker i bilrampe
6. Nedkastluker i togrampe
7. Nedkastluker i trailerrampe
8. Transportør fra Masseinnlev.
9. Lagringstraller/containere
10. Vare-og personheis
11. Personheiser
12. Kjøreareal
13. Kjørerampe til Øvre Kjeller
14. Oppholdsrom
15. Kontrollør-og arbeidslederrom
16. Personalkontroll
17. Driftslederrom
18. Kassetømmeravdeling



- Transport/lagring løse pakker
- Kjedetransportør
- Sekketransportør
- Lagringstraller/containere

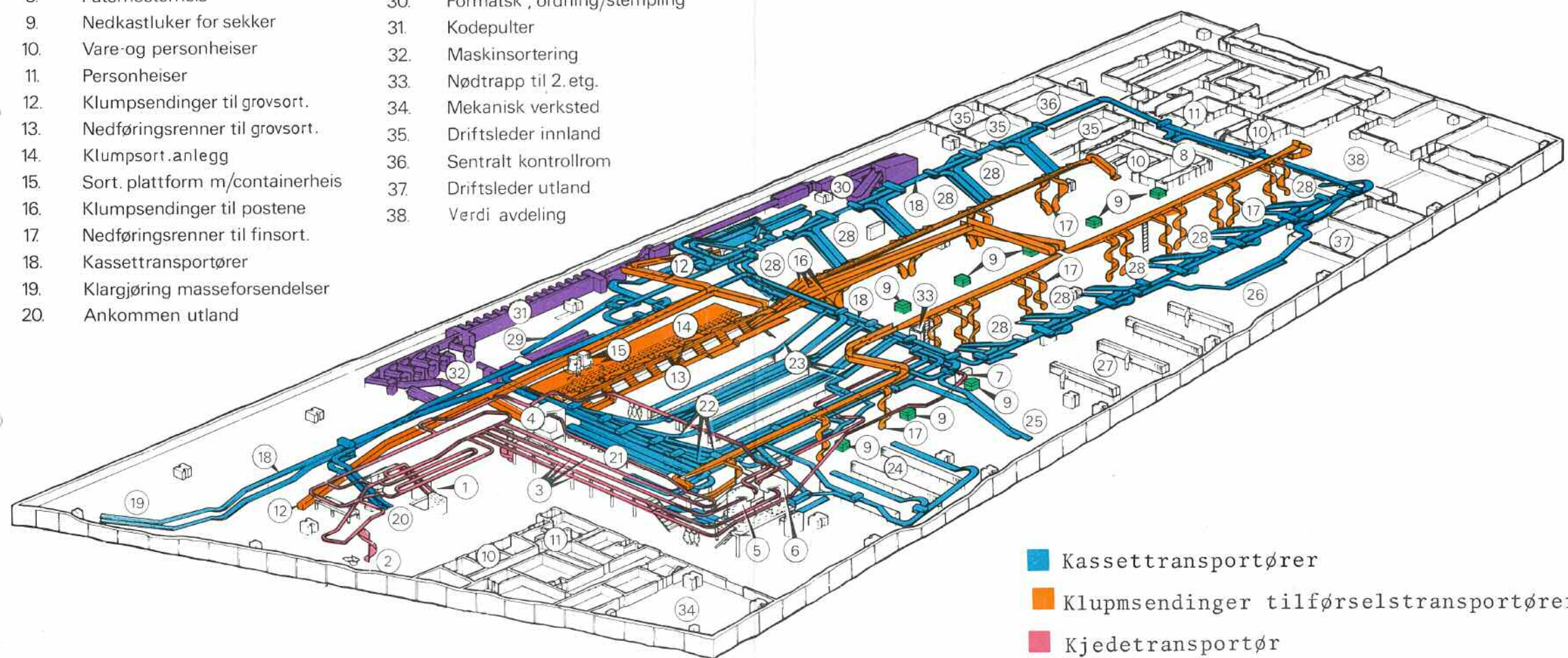
2. etasje 1976



4. etasje 1976

4. ETASJE BREVAVDELING

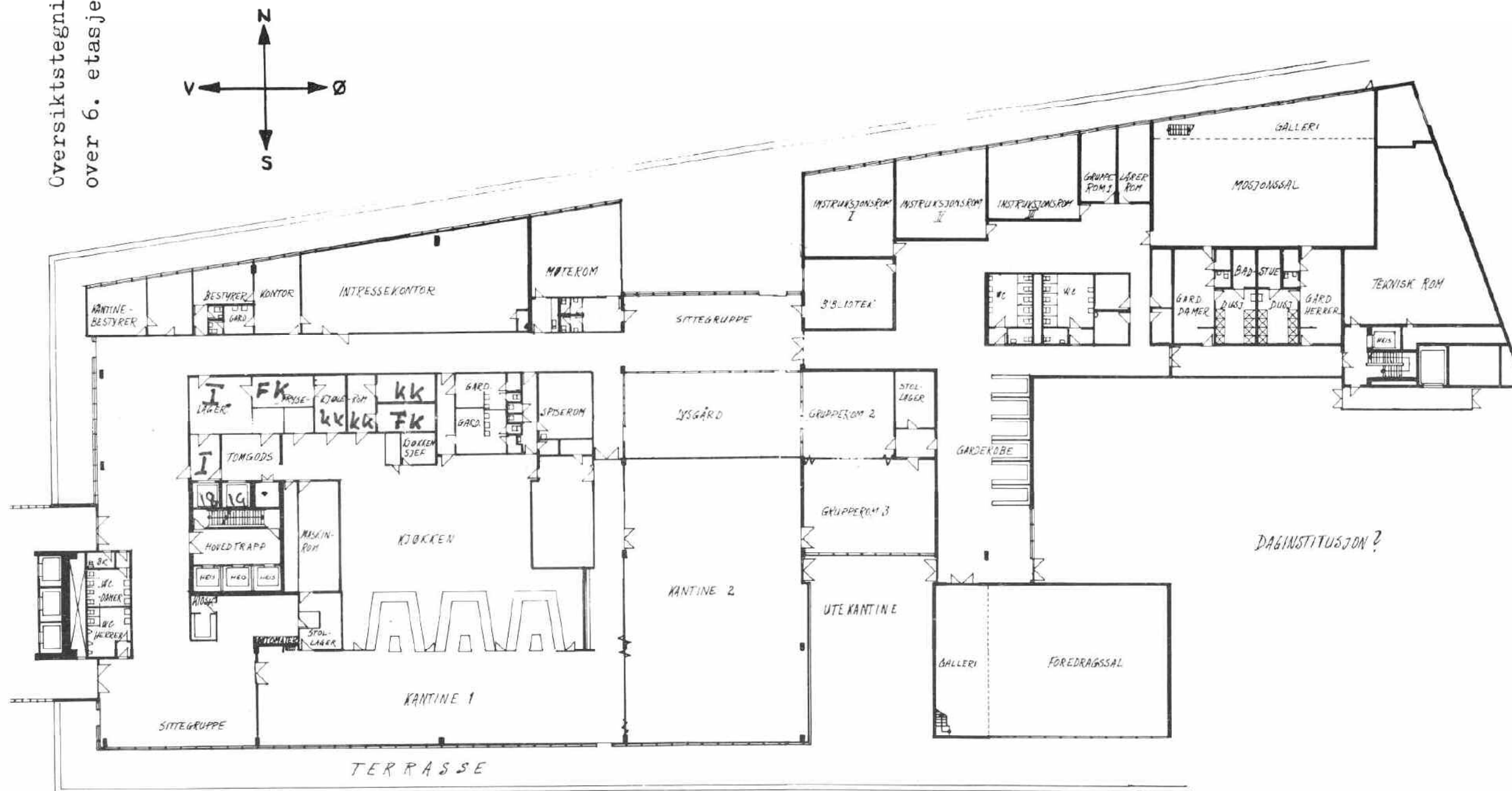
- | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Kjedetransportør | 21. Arb. plattform m/åpningsbord |
| 2. Lagerområde for sekker | 22. Kassetter til manuell grovsort. |
| 3. Lagerstrekninger | 23. Kassetter fra manuell grovsort |
| 4. Åpning transittpost | 24. Oslo 2-12 |
| 5. Åpning Oslo 1 | 25. Avgående utland/korsbånd |
| 6. Åpning Oslo 2-12 | 26. Avgående utland/grovsortering |
| 7. Åpning avgående utland | 27. Avgående utland/finsortering |
| 8. Paternosterheis | 28. Manuelle finsorteringsposter |
| 9. Nedkastluker for sekker | 29. Til/fra maskinell brevsort. anl. |
| 10. Vare- og personheiser | 30. Formatsk , ordning/stempling |
| 11. Personheiser | 31. Kodepult |
| 12. Klumpsendinger til grovsort. | 32. Maskinsortering |
| 13. Nedføringsrenner til grovsort. | 33. Nødtrapp til 2. etg. |
| 14. Klumpsort.anlegg | 34. Mekanisk verksted |
| 15. Sort. plattform m/containerheis | 35. Driftsleder innland |
| 16. Klumpsendinger til postene | 36. Sentralt kontrollrom |
| 17. Nedføringsrenner til finsort. | 37. Driftsleder utland |
| 18. Kassettransportører | 38. Verdi avdeling |
| 19. Klargjøring masseforsendelser | |
| 20. Ankommen utland | |



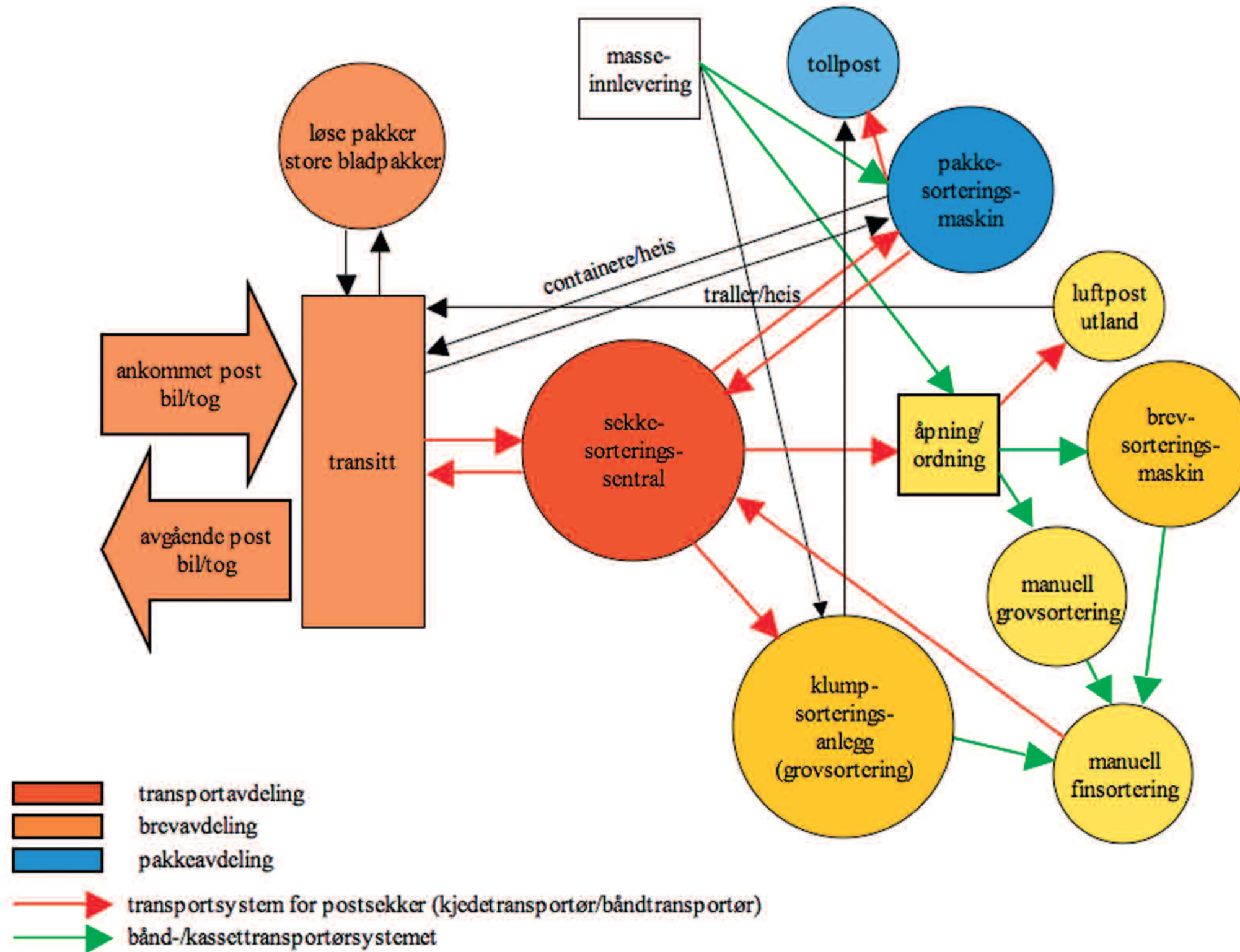
- Kassettransportører
- Klumpsendinger tilførselstransportører
- Kjedetransportør
- Sekketransportør
- Lagringstraller/containere
- Maskinsortering

6. etasje 1976

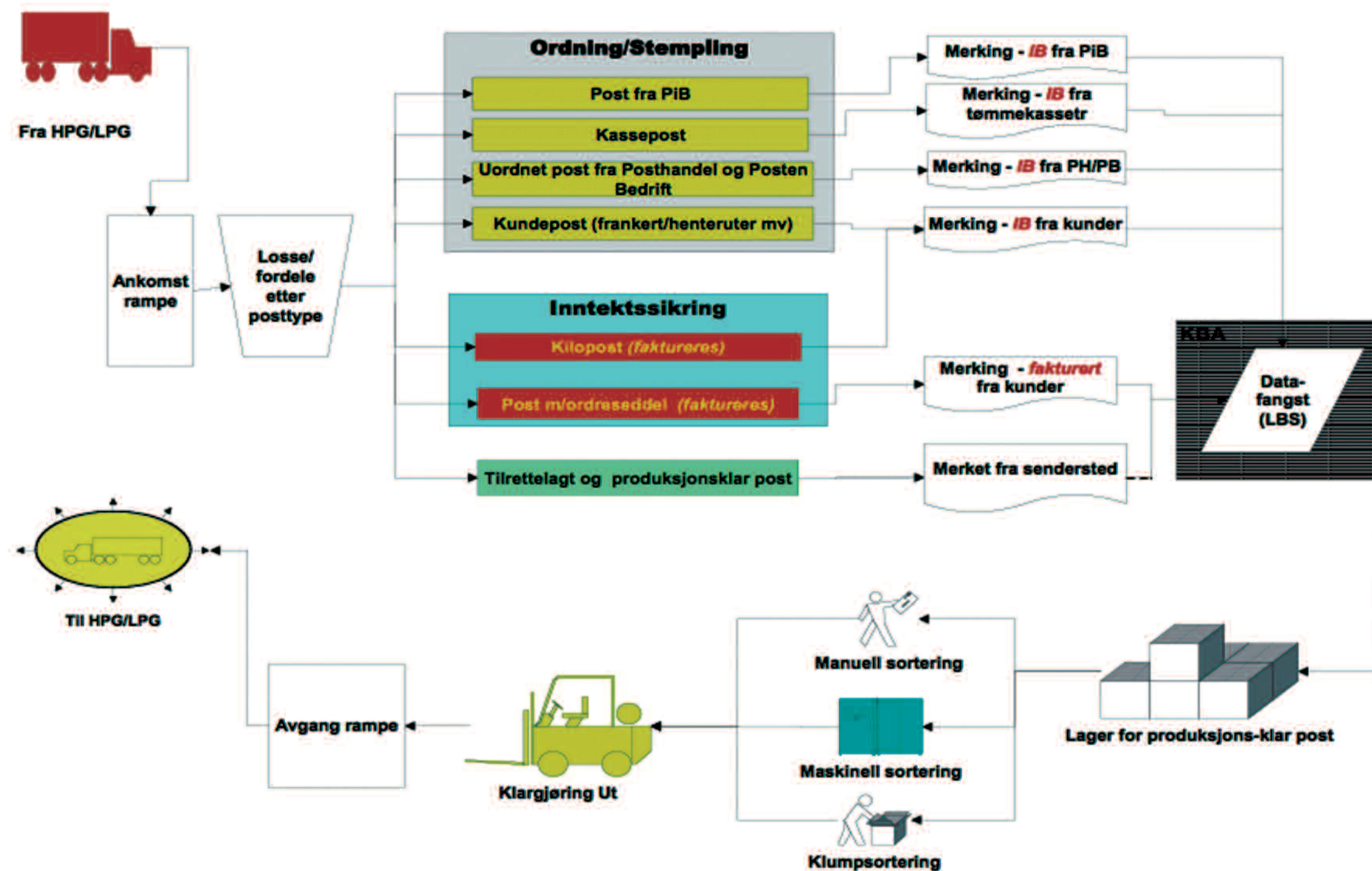
Oversiktstegning
over 6. etasje



Produksjonsflyt 1976



Produksjonsflyt 2007



Inventaroversikt

Inventering 2007. Oslo postterminal, Biskop Gunnerus' gate 14

Tall med rød skrift i klammer refererer seg til bildene i Fotojournalen.

rom/sone nr.	dagens funksjon/navn	eksisterende produksjonsutstyr/innredning	opprinnelig funksjon	opprinnelig produksjonsutstyr/innredning	endringer
øvre kjeller					
	øvre kjeller	deler av opprinnelig sekkesorteringsanlegg (bilde 1)	sekkesorteringssentral	sekkesorteringsanlegg; båndtransportør og kjedetransportør	deler av anlegget fjernet, ellers ingen endringer
1. etasje					
	kjøregård	nedkast for postsekker til båndtransportør (opprinnelig)	kjøreområde	nedkast for postsekker til båndtransportør	endret kjøremønster
	klargjøring inn/ut	KBA kassettbehandlingsanlegg Stig-bordet Roy-bordet Gamla ordnings- og tilretteleggingsmaskin (bilde 3) stemplingsmaskiner for manuell mating (bilde 3) avkallingsbånd for transport av kassetter (bilde 4) vekt (datafangst)	transitthall	transport- og lagringsområde med togspor	fjernet togspor 1994
	kundepost				tilbygg fra 1995/96
2. etasje					
	sorteringsområde for klumpsendinger	åpning av postsekker fra kjedetransportør (bilde 6) klumpsorteringsanlegg fra JOKAN System A/S (bilde 5)	sorteringsområde for pakker	sorteringsområde for pakkeavdeling pakkesorteringsmaskin	fjernet mindre rom midt i bygget kontorer i 2. og 3. etg. SØ
	manuell sortering 1	reoler for manuell finsortering reoler for sortering av svarsendinger budsal Oslo sentrum	tollepostekspedisjon		ombygd fra tolleekspedisjon
	manuell sortering 2	reoler for manuell grovsortering	tollepostlager		
	manuell sortering 3		budsal		
4. etasje					
	brevsortering	6 brevsorteringsmaskiner for små brev (bilde 10) 2 storbrevmaskiner PS 01 +PS 02 (bilde 13) 12 MRK-maskiner (maskinell ruteklargjøring) (bilde 9) 2 robot-maskiner for stabling av kassetter på paller (bilde 15) FSM finsorteringsmaskin (gammel, brukes som reserve) (bilde 12)	sorteringsområde for brev	kassettransportørsystem klumpsorteringsanlegg for manuell sortering ordnings- og stemplingsanlegg (flyttet fra Dronningens gate 15) brevsorteringsanlegg med kodeplasser (flyttet fra Dronningens gate 15) bord og reoler for manuell sortering av brev og klumpsendinger	kontorer i 4. og 5. etg. SØ

Maskinoversikt 1976

Produksjonsutstyr og systemer	Teknisk kapasitet
-------------------------------	-------------------

4. etg

- Transportørsystem for kassetter. Ankommende og avgående transportbånd ved åpningsbordet for grovsortering. Produsent AB GATA, Gøteborg
- Klumpsorteringsanlegget levert av MEC Ltd. England bestående av:
 1. Tilførselstransportører med 7 sorteringsrenner
 2. 14 sorteringsplasser (2 plasser pr. renne)
 3. Fordelingsbåndene til finsorteringspostene
- Brevsorteringsanlegget med to tilførsler og 15 kodepult og 180 uttak. Produsert av AEG Telefunken, Tyskland. Flyttet over fra Dronningsgt. Anskaffet i 1971. Ca. 20 000 brev pr time
- Ordnings- og stemplingsanlegget produsert av AEG-Telefunken. Anskaffet i 1968. Flyttet over fra Dronningsgt og koblet sammen med Brevsorteringsanlegget Ca. 20 000 sendinger pr time

2. etg

- Pakkesorteringsmaskin 90 meter lang og med 197 utkast. Produsert av Crisplant A/S Århus. Ca. 5 000 pakker pr. time

Øvre Kjeller – 4.etasje

- Kjedetransportør for postsekker 1600 meter lang. Levert av firma Louis Scierholz, Bremen. Ca 1200 sekker pr time
- Datamaskinsystem for styring og overvåking av de tekniske installasjonene. Utviklet av A/S Tele-plan, Oslo.

Maskinoversikt 2007

Rød tekst i klammer refererer seg til bildene i fotojournalen.

Produksjonsutstyr og systemer	Teknisk kapasitet
-------------------------------	-------------------

4. etg

- GSM 1, 2, 3, 4, 5 og 6 (Bilde 10 og 11) 34 000 brev pr time
- FSM 1, 2 og 3 (1 og 2 demontert i 2006) (Bilde 12) 34 000 brev pr time
- CRS 1 stk (Bilde 9) (montert 2007) For å utføre Maskinell Ruteklargjøring (CRS er en CSS med lese og strekkodeprint funksjon) 41 000 brev pr time i lese/print, sorteringsmodus
- CSS 12 (montert 2006) For å utføre Maskinell Ruteklargjøring (Bilde 9) ca 10 000 brev pr time i ruteklargjøringsmodus
- CSS 12 (montert 2006) For å utføre Maskinell Ruteklargjøring (Bilde 9) 45 000 brev pr time i sorteringsmodus
- SSM 1 og 2 (Bildene 13 og 14) ca 11 000 brev pr time i ruteklargjøringsmodus
- Laste Robot RLS01 og RLS02 (Bildene 15 og 16) 30 000 brev pr time
- Laste Robot RLS01 og RLS02 (Bildene 15 og 16) Ca 850 kassetter pr time for hele anlegget med 2 roboter og 24 vogn/palleplasser totalt

2. etg

- KSM (Klumpsorteringsmaskin) (Bildene 5, 7 og 8) 14 000 klumpsendinger pr time

1. etg

- SOM (Ordnings- og stemplingsmaskin) (Bilde 3) 30 000 brev pr time
- Losse Robot anlegg (2 robothoder) (Bilde 4) Ca 1 200 kassetter pr timen

Kjeller

- Sekketransportanlegget (resten av sorteringsanlegget 9) (Bilde 1 og 6) Ca 900 sekker pr time
- IRV 2LS (Moderne GSM) nr 1 og nr 2. Blir montert høsten 2007 for å øke maskinell småbrevkapasitet (Bilde 2) Ca ¼ kapasitet ift 1976
- IRV 2LS (Moderne GSM) nr 1 og nr 2. Blir montert høsten 2007 for å øke maskinell småbrevkapasitet (Bilde 2) 42 000 brev pr time

Maskindefinisjoner

ADM/SPM	-	System for administrasjonen av sorteringsprogrammer for hele landet.
LBS	-	Scannere, vekter og printere for merkelapper, samt data fangst fra maskinene. Systemet har oversikt over postmengdene som til en hver tid er i systemet, samt merking av Lastebærere
CFC	-	Culler facer canceller. Engelsk navn på OSM
CRS	-	Sequencemaskin med OCR
CSS	-	Enkel Sequencemaskin, Maskinell Ruteklargjøring
DPT	-	Distribusjonsnett-Produksjon-Teknisk
FSM	-	Finsorteringsmaskin
GSM	-	Grovsorteringsmaskin
IRV 2LS	-	«Ny type GSM» med sorteringsutkast i 2 høyder og mange utkast
KSM	-	Klumpsorteringsmaskin
MSM	-	Multi-Sorter-Maskin
OSM	-	Ordning Stempling maskin
SSM	-	Sorteringsmaskin for store brev

Bygningsmessige endringer

Oslo postterminal, Biskop Gunnerus gate 14

Oversikt over endringssaker meldt til Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten

År	Saksnr.	Type endring	Formål med endringen	Beliggenhet i bygget	Arkitekt
1970	1901	Opprinnelig byggesak			
1978	1167	Ombygging	Utvidelse av mekanisk verksted for etablering av sveiseplasser, ved å ta areal fra brevsorteringsområdet.	4. etg., hjørne NØ	Rolf Chr. Krognnes
1978	2044	Utvidelse ventilasjonsanlegg	Utvidelse av verksted.	4. etg., hjørne NØ	Rolf Chr. Krognnes
1978	4038	Ombygging	Disp. areal ombygd til kontorer.	3. etg., hjørne NØ	Rolf Chr. Krognnes
1979	2580	Ventilasjonsanlegg	Ombygging av vent.anlegg ifm. endret bruk til kontor.	3. etg., hjørne NØ	Rolf Chr. Krognnes
1981	9	Skjermvegg	Etablering av skjermvegg mot vind og støy.	N og S for lasterampe for trailere i Ø under Nylandsveien	Rolf Chr. Krognnes
1982	30	Innv. ombygging	Del av sorteringsrom ombygd til oppholdsrom for sjåførere.	Øvre kjeller	Rolf Chr. Krognnes
1982	3670	Innv. ombygging	Etablering av avdelingsrådsrom.	4. etg., hjørne SØ	Rolf Chr. Krognnes
1982	3670	Innv. ombygging	Etablering av sekkevreningsrom.	4. etg., brevavdeling	Rolf Chr. Krognnes
1983	729	Skjermvegg	Bygging av skjermvegg, etter pålegg fra Arbeidstilsynet.	Langs Nylandsveien	Rolf Chr. Krognnes
1985	580	Innv. ombygging	Lysgård til kantine 3 innbygd for utvidelse av kantine/konferanserom. Eksist. overlyskupler beholdt.	6. etg.	Rolf Chr. Krognnes
1987	2688	Påbygg	Utvidelse av teknisk rom.	7. etg., S for eks. ventilasjonsoppbygg	Rolf Chr. Krognnes
1987	3063	Innv. ombygging	Eks. kassetømmersentral ombygd til kontor, hvilerom, kassetømmerkontroll med forrom.	1. etg. vest, overgang til høyblokk	Rolf Chr. Krognnes
1988	394b	Innv. ombygging	Rom for instruktører innredet mellom eks. koderom og rom for driftsleder og veileder. Etablering av nytt dekke over rom for instruktører, veiledere og driftsleder, for innredning av rom for ingeniører og vikargarderobe.	4. og 5. etg.	Rolf Chr. Krognnes
1994	205	Påbygg	Påbygg for utvidelse av tekniske rom (batteriom).	7. etg., hjørne NV	Astrup & Hellem
1994	76100	Innv. ombygging	Oppføring av ny mezzaninetasje med kontorer for printersentral (postrekvisita), ny intertrapp.	3. etg., hjørne SØ	Astrup & Hellem
1995	13479	Tilbygg	Tilbygg for kontorer og bedriftsekspedisjon.	1. etg., V (under Nylandsveien).	Astrup & Hellem
1995	73361	Ombygging	Nytt hovedinngangsparti ifm. innføring av adgangskontroll.	2. etg., V	Rolf Chr. Krognnes
1996	4240	Oppføring av bod	Oppføring av vaktbod for adgangskontroll av biltrafikk inn i bygget.	1. etg., Ø (under Nylandsveien)	Astrup & Hellem
1996	4337	Påbygg	Påbygg for nytt teknisk rom.	6. etg., SØ	Astrup & Hellem
1997	3522	Tilbygg	Tilbygg for lastehus til bedriftsekspedisjon.	1. etg., V (under Nylandsveien, N for forrige tilbygg)	Astrup & Hellem

Fotojournal – tekniske innretninger 2007

Bilder av tekniske innretninger 2007

Bilde nr.	Dato	Rom/sone nr.	Rom/sone betegnelse	Bildeforklaring
1	13-09-07	011-ØK	Sekkesortering gr 9	Koding og påheng på sekketransportør
2	13-09-07	012-ØK	Maskinell-grovsortering	Nye brevsorteringsmaskiner innstalleres
3	13-09-07	021-1etasje.	Tilrettelegging	Ordnings- og stemplingsmaskin
4	13-09-07	022-1etasje.	Tilrettelegging	Losserobotanlegg (2 robothoder)
5	13-09-07	031-2.etasje	2.etasje	Oversiktsbilde klummsorteringsmaskin
6	13-09-07	032-2.etasje	Sekketransportør	Sekketransportør-anlegget
7	13-09-07	033-2.etasje	Åpning/klump	Kodepult ved klummsorteringsanlegget
8	13-09-07	034-2.etasje	Åpning/klump	Klummsorteringsmaskin-bånd
9	13-09-07	041-4.etasje	4.etasje	Oversiktsbilde sorteringsmaskiner
10	13-09-07	042-4.etasje	Maskinell-grovsortering	Grovsorteringsmaskiner små brev
11	13-09-07	043-4.etasje	Maskinell-grovsortering	Uttak sorteringsmaskin for små brev i 4.etasje
12	13-09-07	044-4.etasje	Maskinell sortering	Finsorteringsmaskin
13	13-09-07	045-4.etasje	Maskinell sortering	Sorteringsmaskin for store brev i 4.etasje
14	13-09-07	046-4.etasje	Maskinell sortering	Innsiden på sorteringsmaskin store brev i 4.etasje
15	13-09-07	047-4.etasje	Lasterobotanlegget	Anlegg med 2 lasteroboter
16	13-09-07	048-4.etasje	Lasterobotanlegget	Kassettbånd



1. Koding og påheng av sekk på sekketransportør i øvre kjelleren. Alle foto: Nils Midtbøen



2. Nye brevsorteringsmaskiner innstalleres i øvre kjeller.



3. Maskin som tilrettelegger og stempler brev i 1. etasje.



4. Lasterobot for tilrettelegging av brevkassetter i 1. etasje.



5. Oversiktsbilde fra 2. etasje med klummsorteringsmaskinen.



6. Sekketransportør for klummsendinger i 2. etasje.

Bilder av tekniske innretninger 2007



7. Kodestasjon ved klumpsorteringsanlegget i 2. etasje.
Alle foto: Nils Midtbøen



8. Transportbånd for sortering av kodede klumpsendinger i 2. etasje.



9. Oversiktsbilde fra 4. etasje. Sorteringsmaskiner for små brev til høyre og tilretteleggingsmaskiner til venstre.



10. Grovsorteringsmaskin for små brev i 4. etasje.



11. Uttak sorteringsmaskin for små brev i 4. etasje.

Bilder av tekniske innretninger 2007



12. Maskinell finsorteringsmaskin i 4. etasje.



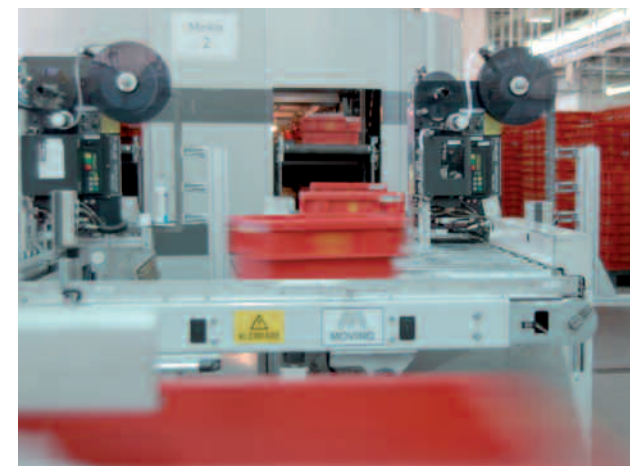
13. Sorteringsmaskinen «Embla» for sortering av store brev, 4. etasje.



14. Storbrevmaskin i 4. etasje, sett fra innsiden.



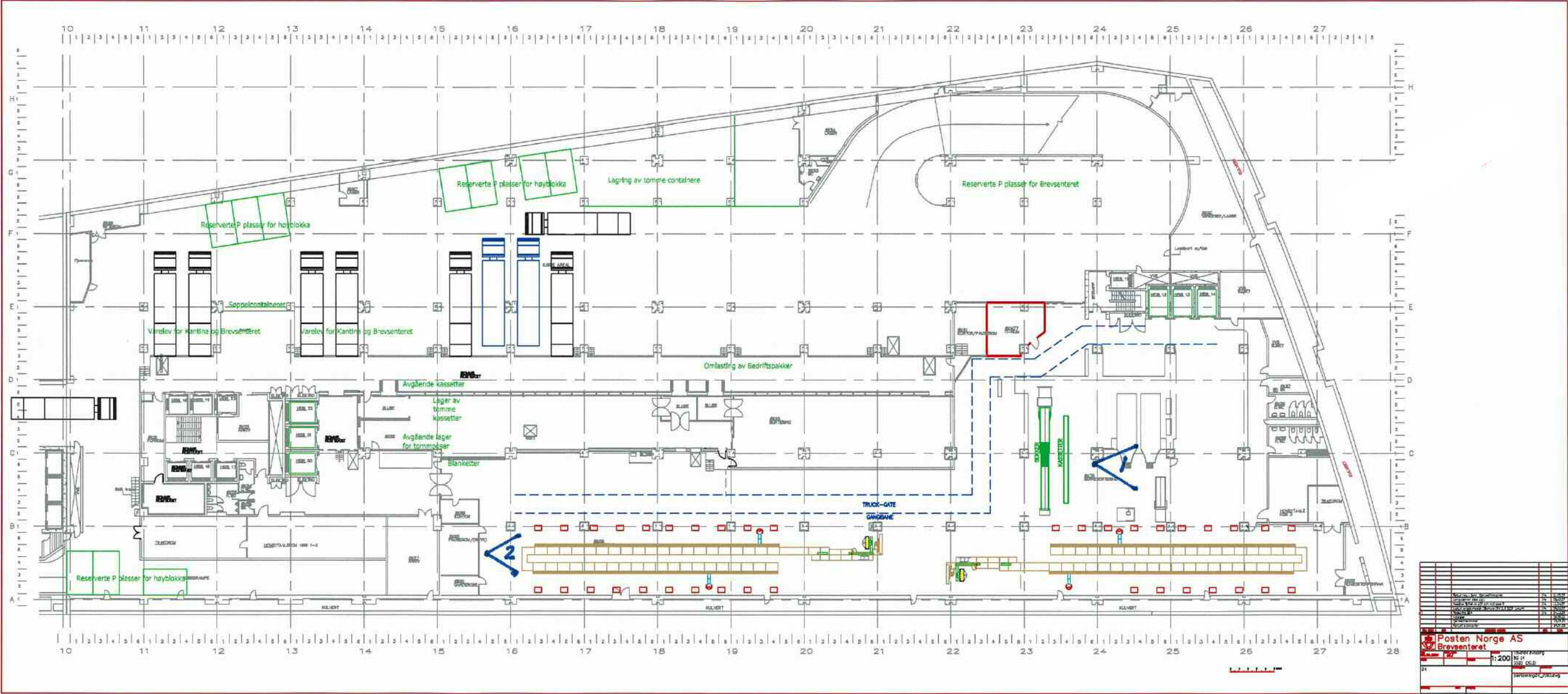
15. Anlegg med to lasteroboter for brevkassetter i 4. etasje.



16. Kasset-transportøren tilknyttet lasterobotanleggene i 4. etasje.

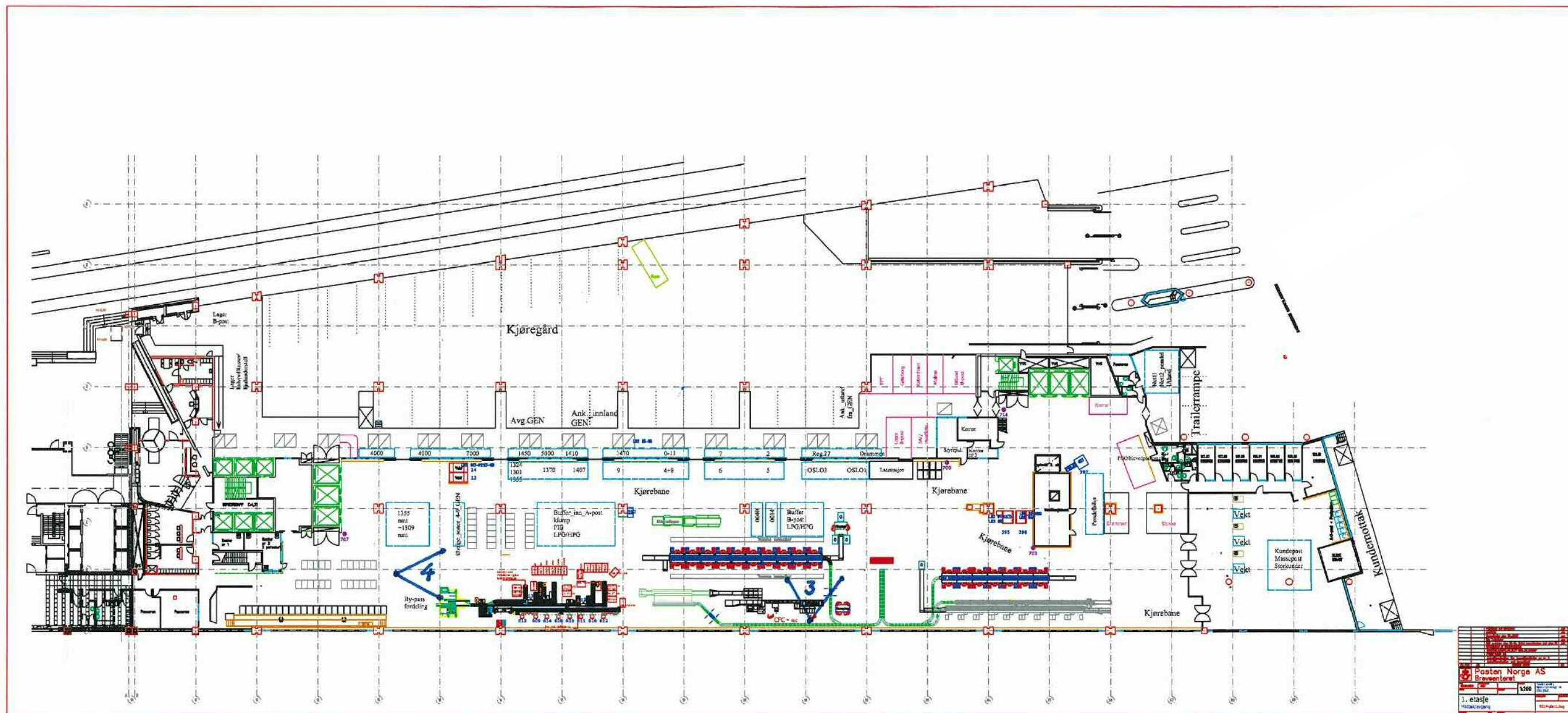
Fotodokumentasjon og situasjon 2007

Øvre kjeller



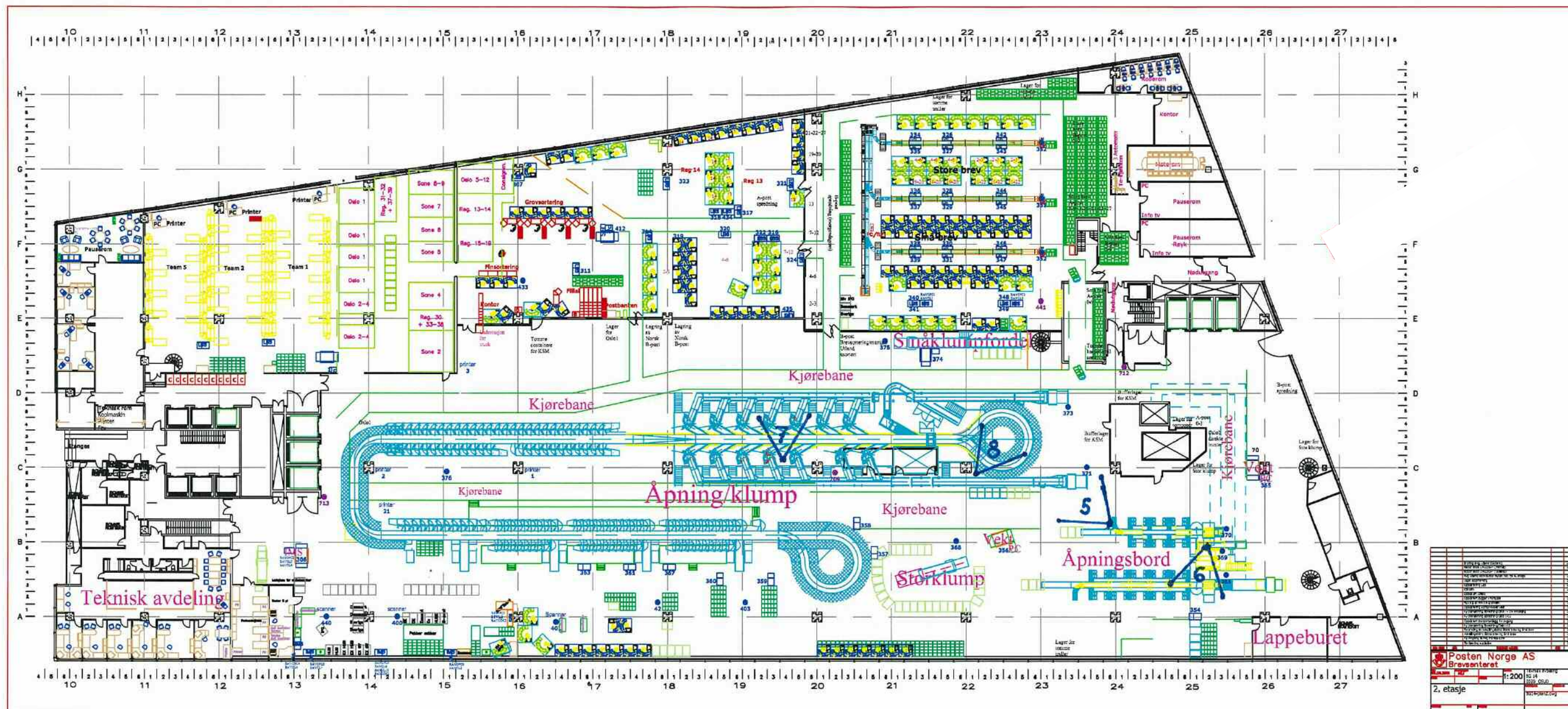
Fotodokumentasjon og situasjon 2007

1. etasje



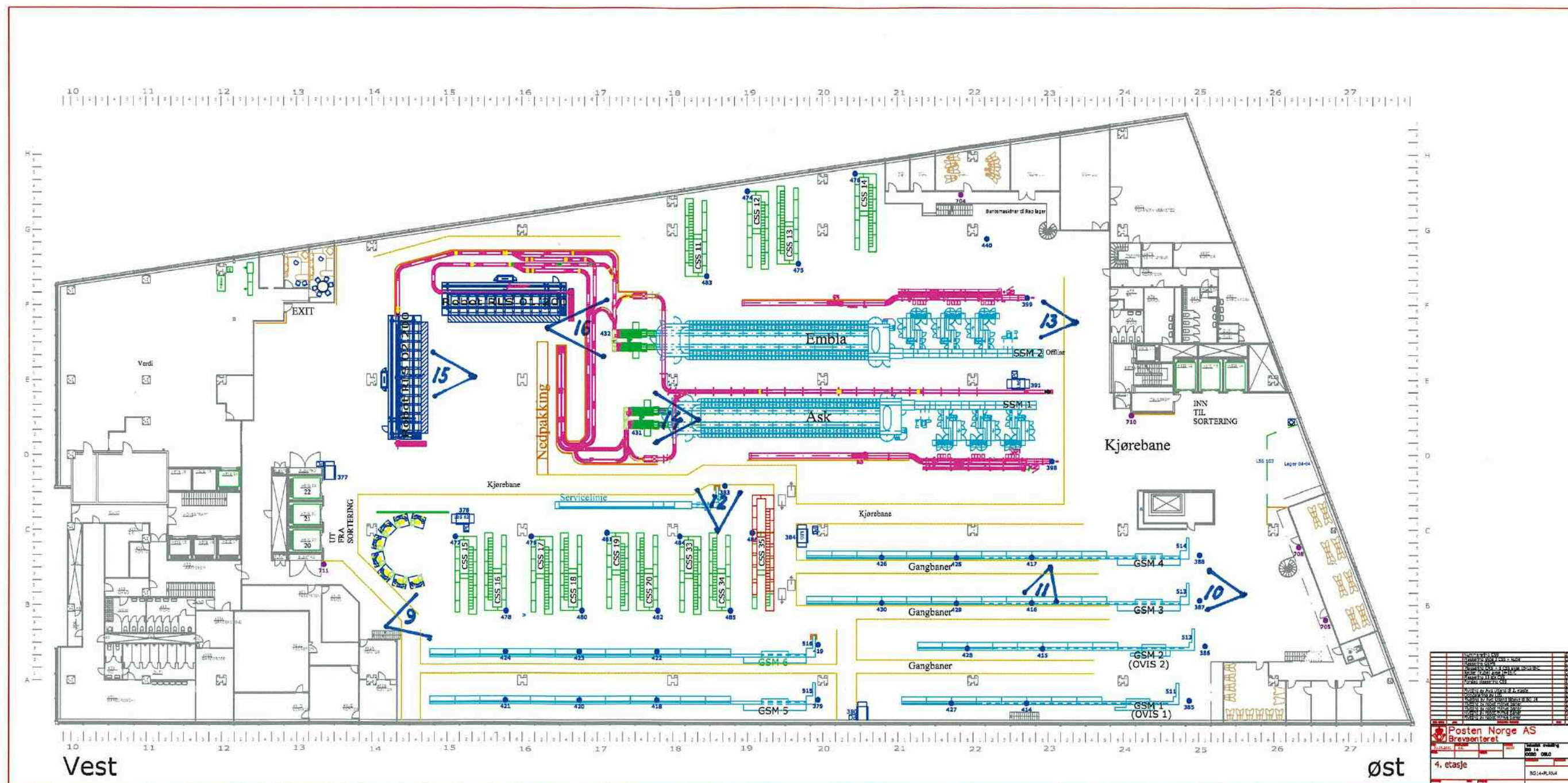
Fotodokumentasjon og situasjon 2007

2. etasje



Fotodokumentasjon og situasjon 2007

4. etasje



FORFATTERNE:



**FINN ERHARD
JOHANNESSEN**

professor i
historie ved
Universitetet i

Oslo. Han har utgitt flere
bedriftshistorier, blant annet
*Alltid underveis. Postverkets
historie gjennom 350 år*, bd 1
1647-1920 (1997).



**ANETTE
MEHREN**

sivilarkitekt
MNAL, har

erfaring som
prosjekterende arkitekt og fra
kulturminneforvaltning, bl.a. fra
Riksantikvaren. Ansatt i NIKU
fra 2006, arbeider bl.a. med
verneplaner og verdivurdering-
er, spesielt i forhold til 1900-
tallets arkitektur.



ÅSE DAMMANN

etnolog og jurist,
har erfaring fra
fortidsminne-
foreningen, og

har arbeidet med kulturminner i
et bruker- og eierperspektiv.
Ansatt i NIKU fra 2005, arbeider
bl.a. med verneplaner og endret
bruk av kirker.

