

HEDMARK VEGNYTT



Vegvesenet i Hedmark
Nr. 2 Årgang 2
September 1972



©Whymoen

HEDMARK VEGNYTT

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I HEDMARK

Nr. 2, september 1972.

2. årgang

Redaktør:

Sekretær Kjell Hegdalstrand

Redaksjonsutvalg:

Kontorsjef Torgils S. Jensen

Avd.ing. T. Sesseng

Forsiden er tegnet av

oppsynsmann Ola M. Nymoen

Utgiver:

Vegkontoret i Hedmark

Stoff til neste nummer

bes sendt hit innen

1. november d.å.

INNHOOLD:

Side 1	Trafikksikkerhetsarbeidet
" 3	Riksveg 30
" 6	Samferdselskomiteen på befaring i Hedmark
" 7	Om å redde menneskeliv på landevegen
" 10	Verne- og førstehjelpskurs
" 12	Hatten av for den som tar hjelmen på
" 13	Brevkurs i praktisk arbeidsledelse
" 15	Det er grunn til å tenke på sikkerhet
" 17	Fra rideveg til kjerreveg
" 24	Veteraner slutter
" 27	Inntrykk fra en nyansatt
" 30	Nytt fra Samarbeidsutvalget
" 31	Vik og Hovda bruer
" 33	Samordning av pensjoner
" 38	Kjært barn har mange navn
" 39	Rallarvisen
" 40	Kryssord
" 42	Ny sjef for anleggsavdelingen
" 43	Idretten
" 47	Ny bru ved Bygdebrua i Øvre Rendal
" 48	Den gamle Stangebrua

TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

1972

Vegsjef Arne Tronstad



Statens Trafikksikkerhetsutvalg ba også denne sommeren om at en søker å intensivere arbeidet med økt trafikksikkerhet. For å få størst mulig effekt av de disponible bevilgninger, har Vegdirektoratet forutsatt at årets økte innsats skal konsentreres om de riksvegstrekninger som har den største ulykkesbelastning. Det er forutsatt at Politiet, de bilsakkyndige og andre berørte instanser skal henlegge sin økte innsats til dette riksvegnettet. På grunnlag av foreliggende ulykkesregistreringer har Vegdirektoratet foreslått at følgende riksvegstrekninger inngår i aksjonsprogrammet for Hedmark:

Rv E-6 Akershus grense - Oppland grense,

133 ulykker i tiden 1.1.1968 - 1.1.1971.

Rv 25 Hamar - Elverum,

79 ulykker i tiden 1.1.1968 - 1.1.1971.

Følgende vedlikeholdsarbeider er prioritert:

1. Istandsetting av vegdekket.
2. Oppjustering av skuldre.
3. Vegoppmerking.
4. Skilter og vegmerker.
5. Fjerning av sikthindrende vegetasjon.
6. Sikring av rekkverkssender.
7. Forsterkning av svake vegkanter.
8. Utbedring av lokale innsnevringar.

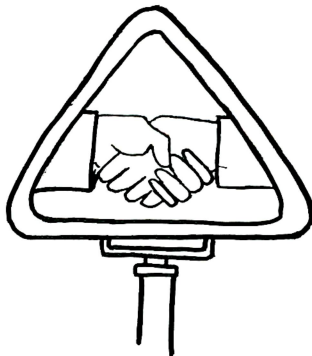
Politiet gjennomfører under årets trafikksikkerhetsaksjon både åpne og skjulte fartskontroller. Kontrollene utføres av

uniformerte og sivile politipatruljer, og foretas fortrinnsvis hvor faren for trafikkuhell erfaringsmessig er størst.

Som et ledd i trafikksikkerhetsaksjonen 1972 iverksettes forskjellige spesialkontroller. Disse tar sikte på dels å være en utvidet kontroll av motorkjøretøyenes tilstand i tillegg til de vanlige kontroller, og dels å være av informativ art overfor kjøretøyeiere/brukere i form av brosjyrer. Kontrollene gjennomføres av Statens bilsakkyndige og så langt det er mulig i samarbeid med Politiet. De spesielle tekniske kontroller som skjer i bestemte tidsperioder, er:

- A. Kontroll av styring, dekk og felg.
- B. Kontroll av bilens lysutstyr.
- C. Kontroll av bremses, sikt forover, bakover og til siden.
- D. Kontroll av lys.

Opplegget for årets aksjon er et resultat av samarbeid mellom mange instanser, og er i realiteten det første større resultat av det samarbeid som er kommet i stand mellom en rekke departementer gjennom Statens Trafikksikkerhetsutvalg.



RIKSVEG 30

Overingeniør Lars Einang Pedersen



Som grunnlag for ryggraden i vegnettet innen Hedmark, hovedforbindelsen nord - syd, er det i området nordover mot Nord-Østerdal og Trøndelag to dalførere som er aktuelle, nemlig Glommas dal og Rendalen. Langs Glomma kan elva følges hele strekningen, og det kan bygges med noenlunde jevn stigning, mens Rendalen så å si stopper i Tyllaldalen og vegen videre må opp i forholdsvis stor høyde over Tyllaldalskjølen og bratt nedkjøring

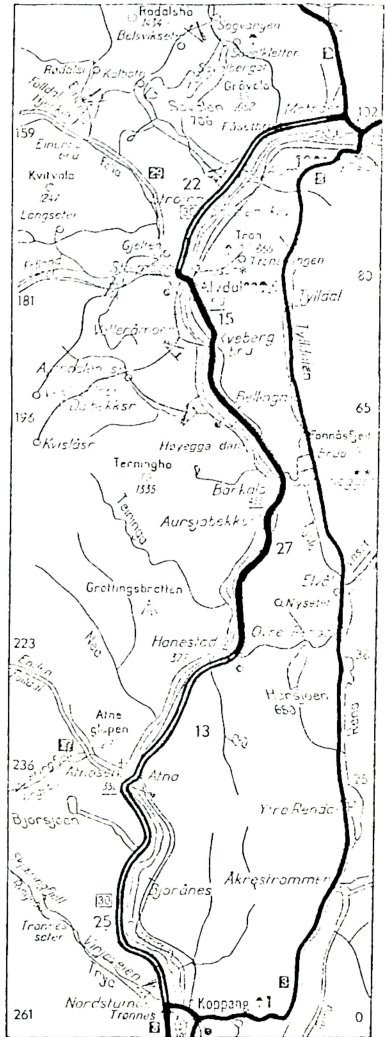
mot Tynset. I Glåmdalen har det vært store skogstrekninger uten fast bosetning, og vegforbindelsen fra gammelt av har derfor fulgt Rendalen omtrent slik som Rv 3 nå går. Vegen følger Glåmdalen til Koppang, går derfra over til Rendalen og følger denne videre til Tynset, herfra gjennom Kvikne til Trøndelag. Jernbanen, som ikke kunne gjøre nevneverdig sprell med høydene, ble bygget langs Glomma, men farbar vegforbindelse var det så sent som omkring 1960 ennå ikke. Riksveg 30 skal råde bot på dette. Den tar av fra Rv 3 ved Koppangsområdet og følger Glomma til Tynset, hvor den krysser Rv 3 og fortsetter langs Glomma forbi Tolga-Os og ut av fylket i retning Røros.

Fra Nordstumboen - eller Sundfloen - ved Koppang har det de siste ca. 50 år vært veg på vestsiden fram til Atna, hvor vegen krysser Glomma på en hengebru bygd i 1924 (?). Fra Atna og nordover var det i 50-årene lite å kjøre på, en kunne ta seg fram med bil til Hanestad stasjon, men så var det vegløst fram til Barkald stasjon. Herfra var det til nød farbart fram til Alvdal. Videre nordover har det vært vegforbindelse fra gammelt av. Både fra Hanestad og Barkald gikk det veger over fjellet til Rendalen, men disse var smale, krokete og bratte og ikke farbare på vinterstiden. For å komme til Alvdal måtte en da kjøre Rendalen til Tynset og så 25 km tilbake igjen langs Glomma.

Umiddelbart etter 1945 fantes det i stamvegplanen et prosjekt som het "Stamveg gjennom Østerdalen", og dette ble suverent stukket på vestsiden av Glomma hele veien, men dessverre ikke bygget. Isteden ble det påbegynt et anlegg med enfeltsveg på den manglende strekning Atna - Alvdal. Prosjektet har "lagt på seg" etter hvert og er nå aktuelt som en god riksvegforbindelse.

I 1957 ble det stukket veg på den helt vegløse strekning Hanestad - Barkald. Sølna stakk søndre halvpart og undertegnede den nordre, begge med god hjelp av Pählman, som sluttet i Vegvesenet for noen år siden. Senere er denne strekningen bygget. Ellers er det delvis bygget ny veg og delvis ombygget eldre veg, slik at strekningen Atna - Alvdal nå er godt dekket.

Det som nå gjenstår er en ny, sterk bru ved Atna, forsterkning av strekningen Sundfloen - Atna og strekningsvis forsterkning mellom Alvdal og Tynset. Når denne utbyggingen er fullført, vil tungtrafikk og annen gjennomgangstrafikk forsvinne fra Rendalen og dukke opp igjen langs Glomma.



Anleggene er høyt prioritert i Norsk Vegplan, og arbeidet er i full gang. Parsellen ved Atna med ny bru og ny undergang under jernbanen, er under arbeid. Mellom Nordstumoen og Atna har vi ferdig plan for ombygging av de nordligste ca. 8 km. På de øvrige 12 km går planleggingen nå for fullt. Sauarlia, Solberg og Skjønhaug foretok i fjor sommer målinger i terrenget. I vinter ble kart opptegnet og linjen fastlagt, og i sommer har arbeidsoppgavene bestått i utsetting og oppmåling av linjen i marken.

På denne parsellen har vi et meget vanskelig punkt, nemlig Garbekkegga. Gamlevegen stiger sørfra opp gjennom en lang rekke skarpe kurver og stuper så ned egga i en meget bratt bakke. I 1920-årene ble det gjort forsøk på å bygge en mindre bratt nedstigning her, men anlegget raste ut og måtte oppgis. Det har vært nedlagt mye arbeid og grubling for å finne en bedre løsning, men vi er blitt tvunget til å følge gamlevegen. Svingene kan rettes ut, det er bare et spørsmål om bulldozerarbeid. Nedstigningen kan vi gjøre litt slakere og kortere, men terrenget og grunnforholdene i området gjør at en løsning uten opp- og nedstigning vil bli så urimelig kostbar at vi heller må finne oss i ulempene ved stigningene.



Fra arbeidet med jernbaneundergangen nord for Atna

SAMFERDSELSKOMITEEN

PÅ BEFARING



I HEDMARK

Samferdselskomiteen har i siste halvdel av august foretatt befaring i Akershus, Østfold, Hedmark, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag, innen Hedmark fra tirsdag 22. til lørdag 26. august. Befaringen foregikk med buss og etter denne reiseruten:

Akershus grense i riksveg 21 - Skotterud - Magnor - Kongsvinger - Elverum - Midtskogberget - Lutnes - Rörbäcksnäs - Flermoen - Støa - Nybergsund - Drevsjø - Veslebu v/riksgrensen - Isterfoss - Akrestrømmen - Koppang - Atna - Tynset - Sør-Trøndelag grense ved Høsøya.

I befaringen deltok fra fylket fylkesmannen, fylkesordføreren, vegsjefen, fylkestrafikksjefen, ordførerne i de berørte kommuner og representanter for pressen. Representantene fra fylket orienterte komiteen om strøkets vegproblemer, samarbeidet med nabofylker i Sverige, tømmertransporter m.m.



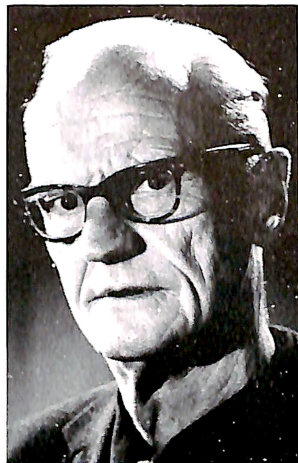
Samferdselskomiteen hadde kafferast i det grønne ved Flermoen. Vi gjenkjenner fra høyre, Trysils ordfører, Arvid Nyberg, og kontorsjef Martin Gran. Videre ser vi vegdirektør Karl Olsen (med kaffekoppen) og fylkesmann Erling Anger.

Sittende med ryggen til til venstre: formannen i samferdselskomiteen, Peter Kjeldseth Moe.

OM Å REDDE MENNESKELIV PÅ LANDEVEGEN

av Johan Borgen

For en tid siden kjørte jeg med en venn sørover E-6, som vegen heter. Jeg har kjent mannen som en frisk kjører, uten altfor stor respekt for fartsgrenser. Nå satt jeg ved siden av ham med blikket skiftende fra veg til speedometer. Vegen lå vårblank og nesten trafikkfri foran oss. Nålen på speedometeret tanger maksimum hele tiden, men heller ikke mer. Av og til skottet jeg også bort på min sjåførr-venn. Han må ha skimtet det i speilet, for med ett sier han: "Nei, jeg kjører aldri over lovlig fart. Ikke nå lenger." "Du verden, du verden," sa jeg, "har det hendt deg noe?" "Nettopp ikke," sa han. "Nå har jeg kjørt bil i snart 40 år, men det har aldri hendt meg noe."



"Merkelig", tenkte jeg, "han må være blitt noe slags omvendt." I det samme blir vi innhentet av en bil med langt ringere akselerasjons-evne. Foran oss hadde vi en slakk motbakke, men motbakke nok til at ingen kunne vite hva som kunne komme mot en fra den andre kanten. Et aldri så lite trykk på pedalen ville vært nok til å avskjære kjekkassen i den andre bilen fra hans tåpelige foretagende. Min venn saktnet tvert imot farten. Villstyringen smatt inn foran til høyre. I samme øyeblikk dukket en traktor opp på bakketoppen. I skremmende silhuett sto den mot himmelen, lik en dinosaur.

"Der reddet du tre menneskeliv", bemerket jeg da spenningen var over. "Det var tre i bilen". Min venn skubbet seg litt inn på setet. Det kunne gå for å trekke på skuldrene. "Ja, ja," sa han stillferdig, "en pølse i slaktetiden".

Uttrykket slo ned i meg som lynet. Det slo ned i meg en gang til her forleden da jeg leste referat fra trafikkdebatten i Stortinget. Slaktetiden - for et ord! Men vi befinner oss

i slaktetiden. Sommeren står for døren. Man stiller såkalte prognoser. I overskriften sto det at i løpet av kommende 20 år vil 14 500 mennesker bli drept i trafikken. Ved nærmere granskning av teksten kom man til at det var en nøktern utregning. 14 500 mennesker er mange av en befolkning på snaue 4 millioner. Og enda er det ikke tallet som skremmer en mest. Ett menneskeliv eller hundre er på en eller annen måte nesten det samme. Særlig hvis man kjente den ene. Det uhyggelige ligger i at man ganske kaldt kan regne seg til et slikt tall som noe sannsynlig. Men er det ikke å mane fanden på veggen? spør man seg uvilkårlig. Ingen kan spå om fremtiden, heter det jo. Men når vi så ser på "fortiden", på perioden 1960 til 1970, ja så ser man at 15 000 barn under 14 år ble drept eller skadd i trafikken i denne tiårs-perioden. Man gnir seg i øynene, men det står svart på hvitt. Samlet omkom litt under 4 200, mens 75 000 ble skadd i perioden på ti år.

Siden i debatten kom alle millionene i kroner frem. Det er den slags tall man glemmer, skjønt når en får vite at trafikkulykkene koster vårt samfunn 3 millioner kroner daglig, gjør det jo et slags inntrykk det og.

Når en nylig tilsatt transportminister bebuder senking av fartsgrensen, blir han på stedet imøtegått av dem som alltid vet bedre. Da kommer den ukentlige artikkel om lusekjørerne i avisene. Dette vet man. Man vet også at en døddrukken bilfører som myrder et medmenneske på landevegen får 60 dagers fengsel, mindre enn folk får for å stjele en kasse øl når det er gjentagelse. Man får tilmed vite at det er gått ti år siden Stortinget sist behandlet bilkrigen mot det norske folk. Man har kort sagt forsømt seg. Vår lille verden venter i spenning: Hva nå?

Den komitéen som arbeider med saken ser ut til å arbeide med saken, det kan man neppe si om alle komitéer. Den har da også en kvinnelig saksordfører. Den er for lengst kommet til at det er farten som dreper. Blant andre momenter naturligvis. Men fremfor alt farten.

En fransk turist som ble intervjuet ifjor en gang, hadde mye godt å si om landet, men denne fartsbegrensningen måtte han smile av. Vel, vel, man kan saktens smile når man er fra det store utland. Man husker kanskje den daglige spalten i en fransk avis under overskriften L'accidents d'auto - trafikkulykker, satt med minste petit. Bare navn på de omkomne, ingen omstendigheter. Likevel ble det en lang spalte. Man vet at de franske myndigheter kjemper en desperat kamp mot trafikkdøden - som i alle land velsignet med sivilisasjon, som det heter. Faktum er at lille vi var et foregangsland hvor det gjaldt kontroll med promillekjøring.

Men det ser ikke ut til å ha hjulpet stort, vil skeptikerne innvende. Det vet vi jo lite om. Vi vet bare at tre uker i fengsel blir mottatt med et smil. For mange hører det med til renomméet. Ble man fratatt kjørekortet, var det neppe noen som ville smile lenger. Fengslingen kunne man spare seg.

Men det er bare en detalj i den enorme helhet.

Tilbake til "vår" biltur. Min venn så på armbandsuret da vi var fremme i Fredrikstad. "Vet du hvor mye mer tid vi har brukt enn sånn jeg kjørte før?" sa han. "Litt under et kvarter".



Note:

Forfatteren har ønsket denne tilføyelsen til artikkelen: Vegtrafikklovens § 22 sier at ingen må føre eller forsøke å føre motorvogn når han er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel. § 33 annet ledd sier at førerkort skal inndras for minst 1 år dersom innehaveren blir ilagt straff for å ha kjørt motorvogn i påvirket tilstand.

VERNE- OG FÖRSTEHJELPSKURS



I samarbeid med Vern og Velferd og Norsk Folkehjelp ble det i tiden 12. til 15. juni arrangert to kurs i vernearbeid og førstehjelp. Kursene ble holdt i Fylkeshuset, og hadde samlet 43 verneombud og oppsynsmenn.

Fra Vern og Velferd deltok konsulent Tormund Jørgensen, og sykepleier Kjell Sandaker som instruktør fra Norsk Folkehjelp. Under kurset orienterte bedriftslege Erichsen om helsearbeidet ved vegvesenet i Hedmark.

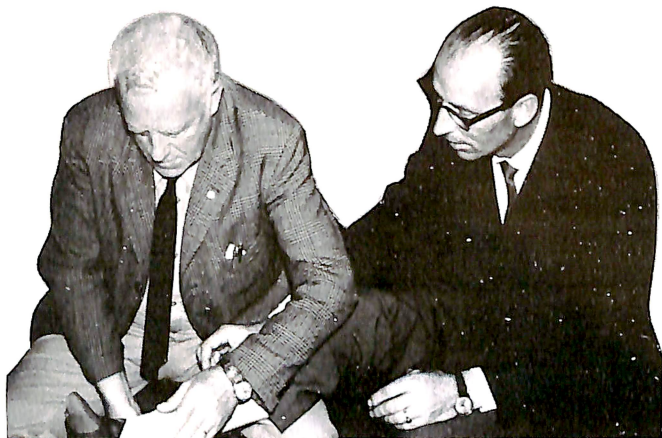
Konsulent Jørgensen gjennomgikk grunnkurs for verneombud, og vistefilmer fra arbeidslivet som i enkle eksempler viste noen av de farer vi til daglig omgås. Problemene med støy og hørselskader ble viet stor oppmerksomhet.

Kjell Sandaker tok for seg de nye førstehjelpspakningene som etter hvert er montert i vegvesenets rullende materiell, og viste hvordan en hurtig kan gi førstehjelp ved store og små blødninger, spjelking ved brudd og behandling av hodeskader m.v. Kursdeltakerne fikk også selv forsøke å legge bandasjer, og om resultatet vises til bildemontasjen.



VÆR ORIENTERT!

Dette er en god regel på fjellet
- men det er også en god regel
at man er orientert om de verne-
regler og vernetiltak som gjelder
på arbeidsplassen.



Næverdalen t.h. vil gjerne hjelpe,
men Brenna greier brasene.



Byvold t.h. følger nøye
med i hva Einar Murud
foretar seg.

Myhrvang t.v. viser full
tillit til
Johannes Ruud



HATTEN AV FOR DEN SOM TAR HJELMEN PÅ Per Flygind opptatt som medlem i "SKILPADDEKLUBBEN"

Vern og Velferd har spesielle ordenstegn som deles ut til dem som berger liv og lemmer ved bruk av verneutstyr. Tidligere har Vegvesenet i Hedmark to medlemmer i "Tusenbenklubben", vegvokter Marteinn Sand og vegvokter Ole H. Elgåen.

Nå har vi også fått et medlem i "SKILPADDEKLUBBEN", arbeidsformann Per Flygind, Elverum. Det som har kvalifisert Flygind til medlemskapet, er følgende:



Per Flygind arbeidet som formann for brulag ved Bronken bru i Elverum.

Tirsdag 25. april holdt de på å montere dragere og opplegg for disse. Oppleggene besto av tømmer som ble satt på plass ved hjelp av kran. For å justere tømmeret på plass, stod en arbeider på toppen av pillaren med en tømmeraks, mens Flygind sto i bunnen ved siden av pillaren. Arbeideren som sto på toppen av pillaren, mistet tømmeraksen, og saksen traff Flygind i hodet med full kraft.

Dette er et fall på 9 - 10 meter. Flygind brukte hjelm, og denne holdt, men festene gikk i stykker. Flygind fikk ingen hodeskader.

Det er neppe tvil om at dette ville fått langt alvorligere utfall hvis Flygind ikke hadde brukt hjelm.

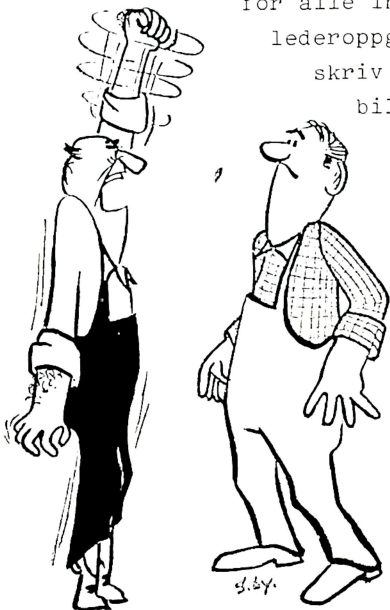
Verneutvalget tok saken opp med Vern og Velferd og anbefalte Per Flygind opptatt som medlem i "SKILPADDEKLUBBEN". Søknaden ble innvilget, og diplommet ble i juni overrakt Flygind på arbeidsplassen av verneleder Gjelten.

VI GRATULERER MED MEDLEMSKAPET!

Vegkontoret setter i gang

BREVKURS I PRAKTISK ARBEIDSLEDELSE

Vegkontoret starter i høst brevringer i praktisk arbeidsledelse for alle interesserte tjenestemenn med arbeidslederoppgaver. Det går i disse dager ut rundskriv til tjenestemenn ved vegkontoret og bilsakkyndigkontorene og til samtlige vegmestere, oppsynsmenn og oppsynsmannsassistenter, der det inviteres til påmelding.



Brevkurset er utarbeidet og drives av Elingaard Brevskole og bygger på boka "Praktisk arbeidsledelse" av to kjente finske fagfolk på området, Rautavaara og Kock. Boka er velskrevet og instruktiv og, som det heter i forordet, "skrevet på det praktiske livs språk, for det praktiske livs menn".

De tolv hovedemner er:

1. LEDERSKAP OG AUTORITET
2. ARBEIDSLEDEREN OG HANS OPPGAVE
3. BEDRIFTSORGANISASJON
4. LEDERFUNKSJONENS MÅL OG MIDLER
5. EN LEDER MÅ DIRIGERE OG BESTEMME
6. EN LEDER MÅ ANSPORE
7. ARBEIDSPLASSENS ORDEN OG DISIPLIN
8. EN LEDER MÅ IRETTESETTE
9. EN LEDER MÅ MEGLE
10. EN LEDER MÅ VEILEDE
11. HVORDAN ARBEIDSLEDEREN SKAPER TRYGGHET OG TRIVSEL BLANT SINE UNDERORDNEDE
12. ARBEIDSLEDERENS EGET UTVIKLINGSPROGRAM

Ute i fylket vil vegkontoret ha kontaktmenn blant vegmestere og oppsynsmenn, som kan bistå ved organisering av ringene innenfor bestemte geografiske områder.

Kurset setter betydelige krav til innsats hos deltakerne, men det er sikkert mange tjenestemenn i vegvesenet som fyller disse og som her får høve til uten økonomisk belastning å styrke sin viten om arbeidsledelse. Innsikt i arbeidsledelse er i dag en viktig forutsetning for alle som har arbeidslederoppgaver, enten det er på høyere eller lavere plan, og vegkontoret håper på mange interesserte. Samarbeidsutvalget har drøftet saken og slutter sterkt opp om tiltaket.

TELEFONGODTGJØRELSE FOR FYLKESVEGVOKTERE M.V.



Fylkesutvalget har i møte 29. august hevet telefongodtgjørelsen til kr 450,00 pr. år for fylkesvegvoktere og formenn i fylkesvegvedlikeholdet.

Forhøyelsen gjelder fra 1. januar 1972.

LÖSNING PÅ KRYSSORD

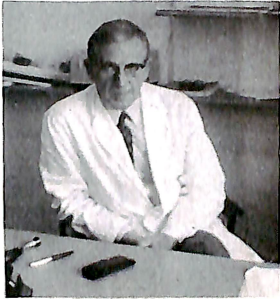
Kryssordpremiene ble vunnet av Manfred Grøtli, Alvdal, og Elvin Overvik, Alvdal.

Vi gratulerer, og premiene vil bli sendt i posten.



Det er grunn til å tenke på SIKKERHET!

Bedriftslege Erich Erichsen



Vegarbeid er virksomhet i sikkerhetens tjeneste. Vegene skal bygges slik at det gir den største trygghet for de vegfarende. De som steller med bygging og vedlikehold av vegene våre, har fått det i blodet at sikkerhet er første bud. - Riktige skilter på riktig plass, riktig dekke og overvåking av skader i vegen. - Og arbeidet er godt.

Men - ! I et slikt tildels risikobetonet yrke er det også svært viktig at man tenker på sin egen sikkerhet. I arbeidet på vegen finnes det mange muligheter for skader for den som arbeider der. Det eneste middel til å forebygge disse skader er påpasselighet. Jeg synes det kan være grunn til å minne om dette. Jeg får skademeldinger fra de forskjellige grener innenfor vegtjenesten. Mange av de meldte skadene kunne vært unngått hvis man hadde vært mer påpasselig. Ved mine undersøkelser av personalet finner jeg ofte endel skader av annen art, som også har sammenheng med påpasselighet. Jeg tenker i første rekke på hørselskader. Riktignok tok det tid før man gikk til anskaffelse av hørselvern i arbeidet, men ennå er det altfor mange som ikke benytter det.

Det er endel arbeidsplasser som er særlig utsatt for skader. I første rekke kommer pukkverkene. Omkring knuseren er det stor skaderisiko; fallende sten og stensprut har mange skader som følge. Det krever god påpasselighet fra alle som arbeider der for at det ikke skal oppstå skader. Bruk av hjelm, briller og vernesko er viktige midler til å avbøte skader når først stenspruten kommer. Varsling under laste- og lossearbeid må være en selvfølge, og ingen må gå under materen når stenspruten kommer.

Brillene må være på når sten skal slås. Støvmaske ville være et godt middel når støvskyen står som verst fra knuseren.

Midlene til å dempe støvet må brukes, så sant de finnes.

Løft ikke på tunge ting uten å tenke først, ryggen kan ikke klare alt.

Dette siste gjelder forsåvidt på de aller fleste arbeidsplasser i Vegvesenet, det er alltid noe tungt som skal flyttes. En skal ikke være redd for å be om hjelp til løftet, helst fra en mekanisk løfter.

Med de mange maskiner som er i bruk er de aller fleste mer eller mindre utsatt for larm. Hørselvernet skal være med til enhver tid, og det skal brukes. Den som arbeider midt mellom maskinene, er ofte like utsatt som den som sitter på maskinen. Husk også at en hører tale like godt med øreklokker på, ofte bedre. Det kan være hyggelig å ha igjen litt hørsel når en går av med pensjon.

Dette ble bare en kort appell om å tenke mer på egen sikkerhet. La den innarbeidde omtanke for sikkerheten på veggen også omfatte din egen sikkerhet.



HOS BEDRIFTSLEGEN

Emil var på bedriftsundersøkelse, og bl.a. skulle hørselen prøves. Det var ikke fritt for at Emil grudde seg litt til det, for han hørte ikke så godt lenger som i sin ungdoms år.

- Nå må De høre etter om De kan høre meg, sier søster, og hvisker lavt:

- Syv!

- Åtte! svarer Emil frimodig.

- Nåja, sier søster, helt korrekt var det jo ikke, men det var såpass nær at vi lar det passere!

FRA RIDEVEG TIL KJERREVEG

Sivilingeniør Erling Bakke



I sagatiden gikk ferdselsvegene i bebodde strøk langs tidligere lokalveger, ofte kirkeveger, og i skog og fjell langs ryddede baner. Gjennomgangsvegene ble da gående fra den ene soknekirken til den andre, hva de for øvrig i stor utstrekning fremdeles gjør. Tungtransporten gikk på vinterveger eller til nød langs sommervegene på sleder med tremeier.

Dette ridevegssystemet besto nesten uforandret i århundreder. De første administrative skritt til å brukbaregjøre de norske vegene for transport med hjuldoninger, var Kgl. forordning av 24. februar 1636 med påbud om at alle "allfare" vegene skulle forandres og forbedres av bøndene ved pliktarbeid. Hermed var det åpnet adgang til å bruke pliktarbeidet ikke bare til vedlikehold, men også til å ombygge ridevegene til vognveger.

Dette var en kraftig forøkelse av gratisarbeidet, som bøndene, forståelig nok, satte seg imot, og som da heller ikke så lett lot seg gjennomføre, til tross for gjentatte pålegg i 1643 og 1648. Etter eneveldets innførelse i 1660, sto således de nyutnevnte vegmestere overfor den oppgaven å skaffe et nett av kjørbare sommertransportveger uten annet hjelpemiddel enn uvillige bønders pliktarbeid. Hjelpere med vegteknisk kyndighet manglet, og vegkasser til bestridelse av nødvendige kontante utgifter ble først senere opprettet. En spesiell vegmestertoll til deres personlige avlønning ble et flittig brukt argument for å få vegmesterstillingene sløyfet og deres virksomhet forhindret.

De kjøreveger som det etter hvert lyktes å få bygget, var da også vesentlig for slike oppdragsgivere som selv i stor utstrekning kunne skaffe arbeidshjelp og kyndige arbeidsledere.

Norges første kjøreveg for hjulredskap ble som kjent bygget i 1625-1630 fra Kongsberg Sølvverk til Hokksund, med fortsettelse ca. 1665 til Oslo og Larvik som dengang var et stort industristed. I Hedmark fikk man militærvegen mellom festningsanleggene ved Kongsvinger og Elverum som kunne kjøres med vogn før 1685, og dessuten veger for bergverksdriften i Nord-Østerdal, og da særlig Røros kobberverk.

Etter hvert kom det mere detaljerte direktiver for vegenes utstyr. I bestallingsbrev av 23/9.1664 for veginspektør J.S. Hauritz ble det sagt at vegene skulle bringes i slik stand at de kunne trafikkeres med hest og vogn, og at hovedvegene skulle være 8, 10 eller 12 alen brede. I et annet direktiv heter det at bygdevegene skulle være 6 alen brede og sidegrøftene 2 alen brede oventil og 1 a 1½ alen dype.

Det gikk 100 år og vel så det, før forståelsen av hvilken nytte de nye vognvegene ville få for jordbruket, var blitt så stor blant bøndene, at de godtok større byrder enn før til anlegg av nye veger og bruer. I merkantilismens tidsalder var det også den rådende oppfatning hos rikets høyeste myndigheter at det var mere lønnsomt å støtte foretagender som mere direkte øket rikets utførsel enn å forbedre vegene utover bygdene. Myndighetenes syn ble dog endret etter frihandelssystemets gjennombrudd i årene før 1800. På denne tiden ble det også alminnelig å opparbeide hovedveger ved hjelp av utkommanderte soldater, ofte med bistand av lønnede byggmestere.

Av reisebeskrivelser vet man endel om vegenes tilstand. Men en samlet oversikt over i hvilken utstrekning det hadde lyktes å gjennomføre den oppgaven som landets første veginspektør, J.S. Hauritz, ble tildelt i 1664, fikk man først ved en meget detaljert innberetning om vegenes tilstand som ble innhentet i alle amter etter vedtakelsen av vegloven av 1824.

← Her forteller veginspektørens innberetning av 1826 om "Hovedvej No. 1" - den tids E6 - gjennom Stange Thinglaug. Hvis trykningen er snill, blir kanskje vegbredden leselig - stort sett 10 alen (1 alen = 63 cm). Ellers er det opplysninger om grunnforhold, vegens tilstand, grøfter og om de mest presserende arbeider.

I de følgende avsnitt skal jeg, vesentlig på grunnlag av denne innberetning, gi et kortfattet utdrag om vegenes tilstand i Hedmark fylke på dette tidspunkt.

Da det viser seg å være betydelig forskjell mellom distriktene, skal jeg behandle hvert distrikt for seg og tar først Hedmarksbygdene, hvor utviklingen var kommet lengst. Hovedvegene der hadde fått full bredde, 8-11 alen = 5-7 meter, og også en enkel vegdekkeforsterkning som ble kalt "brolegging", men som bestod i at det ble påkjørt et opp til 8 tommer tykt lag småsten som ble dekket med ca. 2 tommer bindgrus. Det var således verken "brolegging" eller makadamdekke, men allikevel et stort fremskritt. Noe uvant for oss virker det at en hovedveg skulle være $\frac{1}{2}$ alen høyere på midten enn langs kantene. Men hensikten var nok å hindre vannskader i datidens mange bratte bakker uten kontinuerlig vedlikehold.

Den gamle riksveglinjen går i Stange fra Tangen om Sørholte, Godager, til Nybrua, i Vang og Furnes om Vang kirke, Galgeberget, Stafsberg, Furnes kirke, Bergshøgda og i Ringsaker Brumunddal, Fangberget, Økelsrud til Ringsaker kirke. Den er ikke mere forandret enn at man mange steder godt kan se både linjeføring og byggemåten fra tiden omkring forrige århundreskifte.

Bygdevegene var gjerne 4-8 alen brede. Men i Åsbygdene - særlig i Ringsaker - var det fremdeles mange 3-4 alen brede bygdeveger, som ble betegnet som rideveger. Til Nes førte ingen hovedveg, men ifølge rapporten synes bygdevegene å ha vært brede og godt vedlikeholdt.

I Solør og Odalen var alle hovedveger 8-10 alen brede, og det var også dengang hovedveg på begge sider av Glåma mellom Kongsvinger og Elverum. Hovedvegen, som fra først av tildels lå så nær Glåma at flombrudd og oversvømmelser var årvisse foreteelser, var i slutten av perioden forbedret ved oppmuring ved tverrelvbruene og innflytting under anvendelse av "den lige linjes prinsipp" med tildels lange rettlinjer over skogmoene. Noen vegdekkeforsterkning slik som på Hedemarken og tildels i Nord-Østerdal kan ikke sees å være utført.

Bygdevegene var oftest 4-8 alen brede. På Finnskogene og i andre grissgrente strøk var det dog fremdeles bare rideveger, som regel $1\frac{1}{2}$ - 2 alen brede. Det fremgår av rapporten at enkelte vegger som var bygget for kanskje 10 år siden, fremdeles bare til nød var kjørbare. Dette synes for øvrig ikke å være noe særegent for dette distrikt og skyldes antagelig at den årlige arbeidsplikt var altfor kort til å gjøre vegen ferdig på mindre enn 10- kanskje 20 år, selv om pliktarbeiderne arbeidet mere enn det de var pålagt.

I Odalen var det fremdeles flere flytebruer, men da disse under flom ofte løsnet og forsvant, var de aller fleste - av roten - ombygget til faste bruer, ofte i form av steinhvelv og uten annen utgift for det offentlige enn lønn til den byggmesteren som ledet arbeidet. Over Glåma var det ingen bruer. Overfarten foregikk med båt eller ferjer.

I søndre Østerdalen var det bare hovedveg langs Glåma og fra Grindal sund til Løten grense. Til Trysil førte bare en høyst primitiv bygdeveg.

Når unntas noen strekninger i Elverum, var hovedvegene bare 6-7 alen brede, altså mindre enn det for hovedveger fastsatte minstemål.

Bygdevegene var, i Elverum 4-7 alen, i Åmot og Stor-Elvdal 2-5 alen og i Trysil bare 2-3 alen brede. I det hele synes vegforholdene her å være dårligere enn ellers i fylket. På bygdevegene manglet tildels også klopper og bruer. Tungtrafikken har øyensynlig vesentlig vært tømmer eller andre varer som best egnet seg for vintertransport på vinterveger.

I motsetning til søndre Østerdalen hadde hovedvegene nord for Koppang den foreskrevne minstebredde, idet bredden her som regel var 10 alen. Men også her var ofte vegene svært bratte. Koppang - Rendalen - Tynset - Røros var eneste hovedveg til Trondheim.

Når vegbyggingen hadde gjort større fremskritt her enn lenger syd, skyldes nok dette distriktets bergverksdrift og særlig ferdseleu til Røros kobberverk. Bøndene, som utførte all transport av malm, kull og trevirke til bergverkene, hadde jo langt større interesse her enn på de fleste andre steder av at transportvegene ble bygget og vedlikeholdt best mulig, selv om nok tungtransporten også her i stor utstrekning foregikk på vintervegene.

De bygdevegene hvor det ikke var bergverkstrafikk, og det var nok de fleste, sto meget tilbake for hovedvegene. Bredden var gjerne bare 4-2 alen, ja helt ned til 1 alen i datidens utkantstrøk som Engerdal eller Tufsingdal.

Distriktet står i en særstilling for så vidt som man her har Norges første bru over Glåma. Ifølge innberetningen var det dengang bru ved Steien, Neby og Tolga. Det var trebjelkebru på tømmerkister som var utkraget ved de lengste bruspenn. Ved Neby var den første brua bygget allerede i år 1700. Bruene krevde meget vedlikehold, ble flere ganger ødelagt av flom og ble gjenoppført tildels på nye brusteder og med endret spenninndeling.

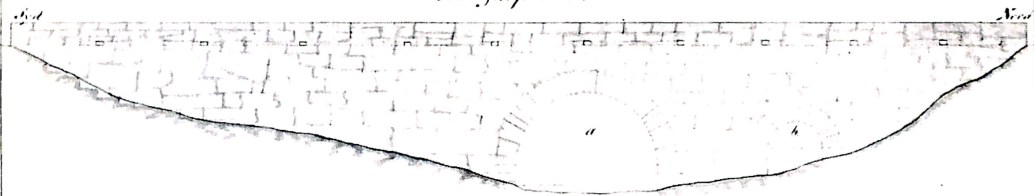
En mere detaljert beskrivelse av eldre tiders vegforhold i de enkelte bygder ville være en interessant oppgave. Men det må utstå til en senere anledning. Bygdebokforfatterne har forøvrig allerede gitt, og kan sikkert gi, nye verdifulle bidrag til dette. Det vil sprengje rammen for denne artikkel, som bare er å påvise hvor langt vegbyggingen i Hedmark som helhet var kommet etter henimot 200 års pliktarbeid, uten eller med høyst beskjedne tilskudd fra det offentlige.

Mange solide hvelvbru ble bygget i Hedmark i årene etter 1830. Her er tegningen (av 1829) for brua over Hytteelva i hovedveg nr. 2 - nå riksveg 3 i Tolga. Kjørebanelen var 8 alen. I dag er det minste hvelvet skjult på grunn av oppfylling av tilstøtende areal. →

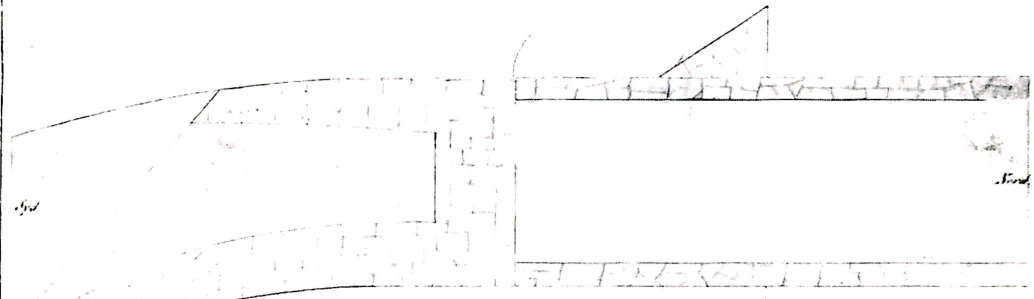
1822
1823
1824

*Tegning
til en Sten Bro med muret Hvælv over Hvidehøjen paa Tolgen, i Hedemarkens Amts
Hovedvei N^o 22.*

Længdeprofil.



Udsnit af Broens forskjellige Dele



Kværpætit



H. J. B. 1822

Archi- og Ingeniør- og Byggekunstens Skole i Christiania

1822

af Christianus Borchgrevink

VETERANER SLUTTER

Lars Bjerke

Sivilingeniør Lars Bjerke avsluttet i januar i år sin lange arbeidsdag i Hedmark fylkes vegvesen.

Han nådde aldersgrensen - 68 år - allerede i 1965, men har senere vært knyttet til etaten ved engasjement. Han har derved stillet sin innsikt og lange erfaring til disposisjon for den etat han ble knyttet til som nybakt sivilingeniør i 1921, for 51 år siden.



Bjerke er født i den tidligere Hof kommune i Solør, og har virket i hjemmefylket Hedmark i hele sin tjenestetid, bortsett fra en kortere periode i 1940-41, da han tok på seg den krevende oppgaven å heise opp igjen Vingnesbrua ved Lillehammer, som ble sprengt under krigen i 1940.

Før funksjonsdelingens gjennomføring først i 1960-årene, var Bjerke i mange år bestyrer av geografisk inndelte vegavdelinger, først de østre områder Elverum, Trysil, Engerdal, Åmot og Stor-Elvdal, og senere Hedemarkskommunene. Ved sin fratreden i 1965 var han overingeniør og leder av vegkontorets planavdeling.

Sivilingeniør Bjerke er en humørfylt mann, som ved siden av faglig dyktighet også besitter rent menneskelige egenskaper som har gjort ham aktet og avholdt blant kolleger og medarbeidere.

Vi takker ham for godt samarbeid gjennom alle år.



Hilmar Sanderengen



Hilmar Sanderengen sluttet i sin stilling som avdelingsingeniør den 1. mai i år, etter 47 år i vegvesenets tjeneste.

I de harde mellomkrigsårene måtte Sanderengen, som så mange av hans generasjon, slite seg frem fra den ene kortvarige ekstrajobben til den andre.

Han begynte i vegvesenet i 1925, og frem til 1930 arbeidet han ved forskjellige veganlegg.

Sanderengen tok eksamen ved Oslo elementærtekniske skole i 1931, og ved Oslo tekniske mellomscole i 1936.

Etter å ha vært nivellør i vegvesenet i 2 år, ble Sanderengen i 1938 ansatt som teknisk assistent, og senere som konstruktør. Avdelingsingeniør ble Sanderengen i 1966.

Sanderengen er født i Sør-Odal, og som Odølinger flest, liker han seg i dette landskapet, som har jord nok - og skog nok.

Som Glomma av og til tar en liten avstikker opp i Storsjøen, har også Sanderengen vært innom andre distrikter, men som Glomma, vender han alltid tilbake til de hjemlige trakter.

Sanderengen har gård og grunn på Sander, og når han nå ved nådd aldersgrense trekker seg tilbake fra tjenesten i vegvesenet, ønsker vi ham alt godt som pensjonist.



Solveig Verling

Fru Solveig Verling sluttet i sin stilling som sekretær I ved Bilkontrollen i Kongsvinger 22. april, etter oppnådd aldersgrense. Ved sin fratreden hadde hun 44 års tjeneste i staten.

Fru Verling begynte ved Politikammeret i Kongsvinger i 1919, hvor hun var - med noen års avbrudd - fram til utgangen av 1963, da hun gikk over til Bilkontrollen.

Siste arbeidsdag på kontoret ble hun overrakt blomsterhilsen og vegvesenets diplom av bilsakkyndig Bie-Larsen.

Vi ønsker fru Verling mange gode år som pensjonist.



ANLEGG SARBEIDET PÅ E-6



Bildet er fra anleggsarbeidet, og viser Martin Helsets lag i gang med støping av en vingemur ved undergangen like nord for Akershus grense.

INNTRYKK fra en nyansatt

Førstesekretær Svein O. Leiknes



Hvilke inntrykk har en fått etter å ha arbeidet et halvt år ved Hedmark vegkontor? Inntrykkene vil selvsagt være forskjellig fra person til person. Her er en del tanker omkring emnet.

Det første som slår en, er hvor flott og luksuriøst selve Fylkeshuset er bygget. Hovedinngangen med fonténe, innredning av hver etasje, herunder kontorene og kontorutstyret - alt er av høy standard. Her er det ikke spart på noe for å gi gode og trivelige kontorlokaler til de ansatte.

Apropos de ansatte! - Ved vegkontoret har det vært en økning i antallet på funksjonærer de siste årene, og økningen vil trolig fortsette. Man merker som nyansatt en undring fra enkelte til denne økning av kontorstaben. Er det Parkinsons lov som gjelder? Den sier som kjent at tallet på funksjonærer stadig stiger, ikke fordi det rent objektivt er behov for dem, men fordi enhver funksjonær ønsker å ha underordnede, og fordi funksjonærer skaper arbeid for hverandre. Eller er det et påtrengende behov som er årsaken?

Undersøkelser ved Oppland vegkontor viser en klar underbemanning. I Norsk vegplan sier personalprognosene at forholdet mellom arbeiderne "ute" og administrasjonen vil være lik 1:1 innen 1982. Deretter vil det administrative personale bli den største gruppen. I dag er forholdet lik 3:1. Dette tyder på at det er et reelt behov for en økning av administrasjonen, men ikke alle er like overbevist om dette behovet.

På alle arbeidsplasser er det et miljø. Så også ved vegkontoret. Foreløpig har jeg bare svake inntrykk, men for meg virker miljøet lett uhøytidelig, ingen autoritær sjef/

underordnet-ideologi hersker. Det virker som om alt foregår mer på samarbeidsbasis, og den utøvende kontroll med personalet er ikke så framtrødende. Det er f.eks. ingen ordning med stempeling inn og ut av kontoret (heldigvis). Den vanlige organisasjonspyramiden eksisterer selvsagt, men den er ikke så dominerende.

Alle nyansatte bør få en innføring i kontorets oppbygging og virkemåte. Dette kan gjøres muntlig, men en undres på om ikke en brosjyre som inneholdt en presentasjon av Vegvesenet i Hedmark, ville være fordelaktig for en nyansatt. Tallet på ansatte kommer til å øke, og en bedrift av Vegvesenets størrelse burde utarbeide ovennevnte brosjyre. Tanken har vært reist tidligere, og det arbeides med den, men brosjyren etterlyses herved.

Nå kan en jo spørre og få vite hva en vil, men i et slikt skrift fikk en samlet alle aktuelle opplysninger. Dessuten - det å spørre krever at en vet hva en skal spørre om, og stadig spørsmålstilling kan virke uheldig for alle parter.

Angående kontakten mellom avdelingene på vegkontoret og mellom vegkontoret og de "ute", er den tilstrekkelig god? For administrasjons/økonomiavdelingen gjelder dette at en ofte føler at en har liten teknisk innsikt. Avdelingen er et serviceorgan overfor de tekniske avdelingene. Veg- og brukarbeid foregår ute i marka, og kontakten med dem ute og deres arbeid burde vært bedre. Kanskje en omvisning eller et lite kurs for personalet ved administrasjons/økonomiavdelingen ville øke forståelsen for emnet vegarbeidsdrift. Dette er av det gode sett ut fra det at jo mer en kan om sin bedrift, jo bedre jobb vil en kunne gjøre på lang sikt. Dessuten mener jeg at kunnskap og forståelse øker trivselen.

Dette med trivsel og de ansattes motiv og behov på en arbeidsplass er meget interessant. Hvordan blir arbeidet tilrettelagt og administrert slik at hver enkelt kan yte sitt beste og samtidig trives? Hvilke faktorer påvirker ens arbeidsinnsats, og hva er det vi ønsker å oppnå på vår arbeidsplass?

Svaret på dette varierer vel noe, men en undersøkelse foretatt i Amerika ved 24 større bedrifter viser følgende resultat. (De ansatte fikk i oppdrag å rangere 10 forskjellige ønskemål etter hvor viktig de mente det var at hvert enkelt av dem ble oppfylt på arbeidsplassen.):

1. Anerkjennelse for vel utført arbeid.
2. Følelsen av å bety noe.
3. Vennlighet og forståelse for personlige problemer.
4. Trygghet.
5. God lønn.
6. Interessant arbeid.
7. Framtidsutsikter i arbeidet.
8. Godt forhold til arbeidskamerater.
9. Gode arbeidsforhold.
10. Taktfull anvendelse av disiplinære tiltak.

Til tross for at andre undersøkelser har gitt noenlunde tilsvarende resultater, må vi være meget varsomme med å generalisere ut fra dem. Imidlertid - gjelder det også for oss? Dette er ikke på noen måte blitt gjenstand for måling, men inntrykket hittil er at punkt 5, 6 og 7 rangeres høyere hos oss. Men dette er muligens et bevis på at teori og praksis er noe forskjellig.

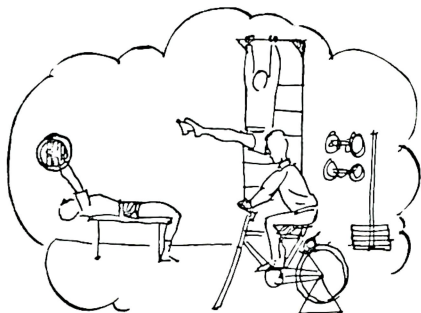
Alt i alt virker vegkontoret som en trivelig arbeidsplass.



- Der kan spares mange millioner og meget overflødig arbeid ved en hensigtsmessig ordning af administrationen - men da denne vil koste mange millioner og meget overflødig arbeid, kan det ikke lade sig gøre.

Storm P.

NYTT FRA SAMARBEIDSUTVALGET



Av årets bevilgning til vel-ferdsformål, har Samarbeids-utvalget bevilget kr 1.000,- til innredning av Trimrom ved Vegstasjonen i Kongsvinger.

Til delvis dekning av tryknings-utgifter til Håndbok for oppsyns-menn og vegarbeidere er bevilget kr 1.500,-. Boken utgis av Opp-synsmannsforeningen og vegarbeid-ernes organisasjoner i fellesskap.



Håndbok
for
oppsynsmenn og vegarbeidere
i Hedmark fylke

VEDLIKEHOLDSKURS

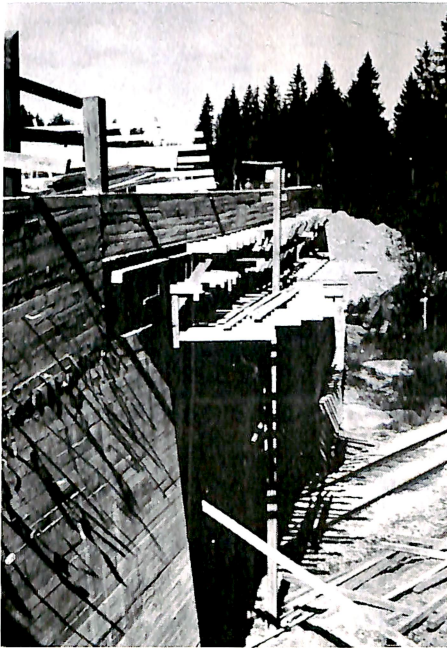
Vegmestere og oppsynsmenn var samlet til kurs i Fylkeshuset 25. og 26. april. På kurset ble regnskapsopplegget, drifts-planlegging og foreløpige retningslinjer for vintervegvedlikeholdet gjennomgått. Vegmester Bjørnersen (stående på bildet)



er kjent for å være slagferdig, og etter bildet å dømme har han igjen "truffet spiker'n på hu'e".

VIK OG HOVDA BRUER

Rv 3 gjennom Østerdalen har stort sett brukbar kurvatur. Det er allikevel en del mindre partier som ikke har tilfredsstillende linjeføring. Dette gjelder særlig ved mange av de eldre bruene der disse ofte ligger i uoversiktlig kurve eller på en bakketopp.



Vik bru

grensen mellom Åmot og Stor-Elvdal. På begge steder har det i årenes løp vært en rekke utforkjøringer med tildels store skader.

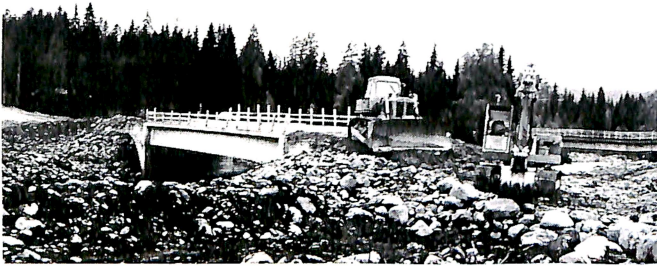
På Vik blir den nye brua lagt omtrent på samme sted som den gamle, men vegen blir lagt om i ca. 500 meters lengde, slik at kurvaturen ved brua blir helt forandret. For å få brukbar linjeføring, måtte en bruke en svært skjev bruplate i den nye brua. Som løsning ble valgt en regulær betongplate med rand-dragere på begge kantene.

Enkelte av bruene er også i smaleste laget etter dagens trafikk.

Tungtrafikken på rv 3 gjennom Østerdalen har økt betydelig i de senere år. For å få åpnet rv 3 for 10/16 tons akseltrykk/boggietrykk, har det vært nødvendig med ombygging av en rekke bruer. Ved disse ombyggingene forsøker en samtidig å rette opp kurvaturen, slik at en får en sikrere trafikkavvikling på stedet.

To av de største trafikkfellene på rv 3 i Østerdalen har vært Vik bru over jernbanen nord for Rena, og Hovda bru på

Den nye Hovda bru er lagt knapt 100 m nedenfor (østfor) den gamle brua. Ny-brua ble bygd ved siden av det gamle elveleiet som gikk i en bue forbi det nye brustedet. Da selve bruarbeidet var ferdig, ble elva regulert om over en ca. 200 m lang strekning og ført under den nye brua. Brua er utført med 9 stk. 28,5 m lange prefabrikerte spennbetongbjelker med betongplate over. Vegen blir lagt om i ca. 1 km lengde ved den nye brua.



Hovda bru

SKILTING

Bildet er fra riksveg 26 i Trysil og viser Adolf Nerhagen, Petter Pettersen og Ottar Hansen i ferd med rydding langs vegen. Skiltet som viser til Landsjøåsen, et kjent Bingo-senter i Trysil, er høyst privat og ulovlig.



Skiltet er nå fjernet.

SAMORDNING AV PENSJONER

Trygdesjef Bjarne Jenssen



Siden samordningsloven ble til i 1957, har den vært sterkt kritisert av offentlige tjenestemenn. Ja, den har endog vært så omstridt at det ble reist sak mot staten for å få prøvet gyldigheten av lovens inngripende bestemmelser i offentlige tjenestemenns rettigheter til pensjons- og trygdeytelser.

Formålet med loven er i første rekke å begrense overpensjonering ved lovfestede pensjonsordninger, men den har også regler om adgang til å legge sammen tjenestetid fra flere pensjonsordninger. Selv om en tjenestemann ikke fyller det fastsatte minstekrav til tjenestetid i noen enkelt ordning, gir denne lov mulighet til likevel å oppnå pensjon ved å slå sammen rettigheter i flere ordninger som tjenestemannen har vært medlem av.

Bakgrunnen er nok den sterke utbygging av våre sosiale trygder og at flere og flere grupper av befolkningen blir omfattet av pensjonsordninger bygget på tjenesteforhold. De forskjellige pensjons- og trygdelover har riktignok fremdeles innebygde regler om samordning når pensjonstakeren samtidig har rett til ytelse fra annen ordning, men disse regler dekker bare en liten del av samordningsområdet. Dessuten var det en forutsetning den gang behovsprøvingen av alder- og uføretrygden ble sløyet, at det skulle iverksettes tilfredsstillende samordningsregler for hele pensjons- og trygdekomplekset. Vår nåværende samordningslov griper derfor regulerende inn i lovfestede pensjons- og trygdeytelser og gir ensartede bestemmelser om hvordan eventuelle avkortninger av ytelsene skal skje. Private pensjonsordninger faller således utenfor samordningsloven, og loven kommer derfor ikke til anvendelse på

ytelser fra private bedriftsordninger. Hvis en person har opptjent rettigheter både i privat og offentlig pensjonsordning, vil samordningsloven likevel i visse tilfeller få innvirkning på pensjonsberegningen.

I relasjon til samordningslovens grunnsetninger er det praktisk å gruppere de forskjellige pensjons- og trygdeordninger slik:

- a. Tjenestepensjonsordninger.
- b. Personskadetrygdene (yrkesskadetrygd og kringspensjonering).
- c. Folketrygden.

Innenfor rammen av hver gruppe kan det skje samordning av pensjoner og trygder innbyrdes. Dessuten forekommer samordning etter andre regler for ytelser som en person har rett til samtidig fra flere av gruppene. Så mangfoldig og innfløkt som samordningsreglene er, vil det føre for langt å gi en uttømmende utredning om de tallrike kombinasjoner som kan forekomme. I denne artikkel må en derfor innskrenke seg til å omtale noen hovedprinsipper og sette opp enkelte eksempler.

a. TJENESTEPENSJONSORDNINGER

Denne gruppe omfattes av pensjoner fra Statens Pensjonskasse, Pensjonsordningen for statens arbeidere, Statsbanenes Pensjonskasse, Pensjonsordningen for sjømenn, Pensjonsordningen for skogsarbeidere, Pensjonsordningen for stortingsrepresentanter, Pensjonsordninger for kommunale tjenestemenn, for bare å nevne noen av ordningene. I de fleste av disse pensjonsordninger er full tjenestetid, som gir rett til maksimum alderspensjon, fastsatt til 30 år eller 360 måneder. Ved mindre tjenestetid reduseres pensjonen forholdsmessig. Mange personer har opparbeidet rettigheter i flere pensjonsordninger. Dette reguleres i samordningsloven. Person som ved skifte av arbeidsgiver går over fra en pensjonsordning til en annen, vil prin-

sipielt ikke stilles gunstigere enn de arbeidstakere som er beskjeftiget hele sitt yrkesaktive liv hos samme arbeidsgiver. Skjematisk kan vi illustrere dette slik:

25 år i kommunal tjeneste + 25 år i staten blir 50 år i alt.

Som dette eksempel viser, vil en tjenestemann med 50 års tjeneste få sin pensjon beregnet etter 30 års tjeneste som alle andre offentlige tjenestemenn. Ved samordning av tjenestepensjoner innbyrdes er det gjennomført en alminnelig regel om at avkortning skal skje i den pensjonsordning vedkommende sist var omfattet av. Derved kan den som har vært medlem i flere pensjonsordninger vanligvis ikke få høyere samlet pensjon enn et beløp svarende til pensjon for full tjenestetid i den siste ordning han var medlem av.

Eksempel:

En person har tjent opp 15 år i Statens Pensjonskasse, hvor full pensjon er kr 19.800,-. Deretter har han tjent opp 20 år i en kommunal pensjonskasse, hvor full pensjon er kr 17.500,-. Pensjonsalder er 70 år i begge kasser. Beregningen blir da slik:

Statspensjon kr 19800,- x 15/30	kr	9900,-
Kommunal pensjon kr 17500,- x 20/30	"	<u>11167,-</u>
I alt	kr	21067,-
Høyeste pensjon kr 17500 tillagt 15/30(19800-17500)"		<u>18650,-</u>
Overskytende	kr	<u>2417,-</u>
går til fradrag i den kommunale pensjon, slik at de samlede pensjoner blir:		
Statspensjon	kr	9900,-
Kommunal pensjon kr 11167,- + kr 2417,-	"	<u>8750,-</u>
I alt	kr	<u><u>18650,-</u></u>

Når det gjelder enkepensjoner, er hovedregelen at to eller flere enkepensjoner sammenlagt ikke kan være større enn enkepensjonen regnet etter full tjenestetid i den pensjonsordning avdøde sist var innlemmet i. Barnepensjoner samordnes etter samme regler som gjelder for alderspensjoner.

b. PERSONSKADETRYGDENE

Pensjoner som samtidig ytes fra tjenestepensjonsordning og personskadetrygd kan sammenlagt ikke overstige den høyeste av pensjonene, regnet etter full tjenestetid og full arbeidsuførhet, tillagt et beløp som svarer til 1/4 av grunnbeløpet i folketrygden. Pr. 1/1-1972 utgjør 1/4 av folketrygdens grunnbeløp kr 1975,-.

Eksempel:

En person har uførepensjon fra tjenestepensjonsordning med kr 8800,-. Tjenestetid er 20 år. Full pensjon etter 30 år utgjør kr 13200,-. Han har uførepensjon fra personskadetrygd med kr 12000,-. I begge tilfelle 100% arbeidsuførhet og samme skadetilfelle.

Samlet pensjon kan maksimum utgjøre den høyeste av pensjonene med tillegg av 1/4 av grunnbeløpet,
dvs. kr 12000,- + kr 1975,- kr 13975,-

Opptjent i tjenestepensjonsordning kr 8800,-
Pensjon fra personskadetrygd " 12000,-
I alt kr 20800,-
De samlede ytelser kan maksimum være " 13975,-
Den overskytende del kr 6825,-

går til fradrag i tjenestepensjonen.

For samme skadetilfelle utbetales:

Personskadetrygd kr 12000,-
Tjenestepensjon (kr 8800,- + kr 6825,-) " 1975,-
I alt kr 13975,-

c. FOLKETRYGDEN

Er tjenestepensjonen beregnet for full pensjonsgivende tjenestetid, og det samtidig utbetales full alders- eller uførepensjon fra folketrygden, vil tjenestepensjonen bli nedsatt med et beløp som svarer til 3/4 av folketrygdens grunnbeløp (i dag kr 5925,-). Videre skal tilleggspensjon fra folketrygden gå til fradrag i tjenestepensjonen i den utstrekning tilleggspensjonen skriver seg fra inntekter som også er pensjonsgivende i tjenestepensjonsordningen.

Eksempel:

En statstjenestemann har en årlig inntekt på kr 40000,-, som er pensjonsgivende både i Statens Pensjonskasse og i folketrygden. Han har full tjenestetid begge steder og få sin pensjon ved fratredelsen beregnet slik:

Full pensjon i Statens Pensjonskasse 66% av kr 40000,- =		
		kr 26400,-
Full grunnpensjon i folketrygden	kr 7900,-	
Tilleggspensjon i folketrygden	" 10075,-	
Sum	<u>kr 17975,-</u>	
Frdrag i tjenestepensjon 3/4 av 7900=	kr 5925,-	
og hele tilleggspensjonen	" 10075,-	" 16000,-
Redusert pensjon fra Statens Pensjonskasse	kr 10400,-	
+ folketrygdens grunnpensjon og tilleggspensjon	" 17975,-	
Samlet pensjon		<u>kr 28375,-</u>

Når tjenestepensjonen ikke er beregnet etter full tjenestetid, skal samordningsfradraget for folketrygdens grunnpensjon være en forholdsmessig del av nevnte beløp.

I store trekk vil enke/enkemannspensjon og barnpensjon fra tjenestepensjonsordning bli redusert med den stønad som utbetales av folketrygden. Er pensjonen fra tjenestepensjonsordningen ikke beregnet for full uførhet eller full tjenestetid, skal fradragbeløpet avkortet forholdsmessig.

Som nevnt tidligere, varierer samordningsberegningen for de ulike pensjons- og trygdeforhold, slik at det i hvert aktuelt tilfelle må foretas særskilt beregning. Pensjonistene får melding om utregningsmåten m.v. tilsendt fra pensjonsordningen eller trygdekontoret. Ønsker pensjonisten å få ytterligere opplysninger om samordningsberegningen, bør vedkommende derfor vende seg til trygdekontoret på bostedet, da det er nevnte kontor som foretar samlet utbetaling av offentlige pensjoner.

KJÆRT BARN HAR MANGE NAVN



HEDMARK
VEGNYTT

VEGNYTT

Den skarpe leser har nok oppdaget at bladet har skiftet navn.

Som resultat av navnekonkurransen ble forrige nummer av avisen kalt VEGNYTT. Nå viser det seg at det ikke bare er de kommende dagsaviser på Hamar som har problemer med å få ha et navn for seg selv. Navnet VEGNYTT er ettertraktet og forlengst oppdaget av andre og like oppfinnsomme (?) avisutgivere.

Juryen har derfor gjort en ny vri og besluttet at bladet skal hete HEDMARK VEGNYTT. Dermed blir det fulltreff for Johan Sagen, Ådalsbruk, som hadde sendt inn forslaget under navnekonkurransen. Han får premie tilsendt.

I alt var det innkommet 45 forslag til navn, og redaksjonen takker for all interesse.

RALLARVISEN



I den såkalte skillingspoesi er rallarvisen en vise av ganske særpreget slag. Den er anleggsarbeiderens vise og tegner i enkel umiddelbarhet og krass realisme et levende bilde av denne farende arbeidsmanns harde liv og levned, hans glade humør og rettfremme karakter.

Den synger om disse frie og vandringslystne folk, som dro fra anlegg til anlegg over hele landet - jernbane- og veganlegg, gruver og kraftanlegg - fra en tid som for lengst er borte.

I sine selvlagede viser har rallarne satt seg et varig minnesmerke. Kanskje er versene haltende, teksten lite original og rimet ikke av beste merke, men skildringene forteller oss i enkle ord om deres daglige liv i arbeid og fritid, om slit og dårlige brakker, men også om muntre episoder og små kjærlighets- eventyr. Ikke få av rallarne var svensker, noe mange av visene bærer bud om, slik som denne:

Nu jag sjunga vill för er en liten sång,
den har tröstat mig i livet mången gång,
om min älskogs korta lycka och om sorgen lång och grå,
ty den minnes Kalle Petterson ändå.

Jag var i min gröna ungdoms tjugo år,
hon var trettisju och hade krusigt hår.
Jag var älskogsörfaren, jag var trogen i min håg,
- hon var falskelig som skum på havets våg.

Än jag minns när under vårens blommors dryss
jag av Josefina fick den första kyss.
Och jag även minns, tyvärr, den vinterkvällens timma som
Josefina första gången inte kom.

Sedan dess så gick det kvällar tiotalls,
jag kom varje kväll, men hon kom inte alls.
Ty när jag i midnattstimmen stod med sorgset hjärta kvar,
Josefina smekade en annan kar.

Men idag så sjunger jag av hjärtans fröid,
jag har ingen fru, men jag är lika nöjd.
Ingen bråkar när jag kommer, ingen grålar när jag går.
Jag är ogift, vara lovad, här jag står!

VANNRETT

1. Populært feriested i Vegvesenet
7. Hanndyr
12. Artikkell
13. Ikke inne
14. Stasjonsby i Hedmark
16. Solo
18. Familienavn
20. Utstyr på båt (bestemt)
23. Sirkus
28. ..h.. (statsminister)
29. Fisk
31. Bygd
32. Mater
33. Vegvesenets fiender om vinteren
36. Henvisning
37. Skaft
39. Emne
40. Kornsort
42. Stasjon i Hedmark
44. Kan opprettes.
45. Nynorsk pronomen
46. Mene
47. Slektning
48. Partikkell
50. Ujevn
51. Avsnitt
55. Ferdselsåre
56. Ustadig
59. Uten betaling
60. Personlig
62. Haste
64. Tømmer
66. Hovdyr
68. More seg
69. Konjunksjon
70. Retning
71. Guttenavn
72. Tienddel
73. Konjunksjon
74. Neste
75. Bokholderiuttrykk

LODDRETT

1. Utbygg
2. Retning
3. To like
4. Enorm
5. Vårlig foreteelse
6. Guttenavn
7. Konsonanter
8. I munnen
9. Teser
10. Artikkell
11. Slagsted
15. Elv i Trøndelag
17. Kjent trekkspiller
19. Pynt
21. Sted i Finnmark
22. Verdensdel
24. Elv
25. Pronomen
26. Motsatt av derfor
27. Tresort
30. Kjent sted i Engerdal
34. Ferdselsåre
35. Doven
38. Grusrygg
41. Tegn
43. Sted på Hedemarken
44. Organisasjon
46. Jentenavn
47. C-vitaminkilde
49. Flue
50. Greit
52. Som 36
53. Taler
54. Populær påskemat
57. Myntenhet, fork.
58. Erindring
61. Vokaler
63. Røre
65. Bekreftelse
67. Sted i Sverige
69. Utrop
71. Stad

KRYSSORD

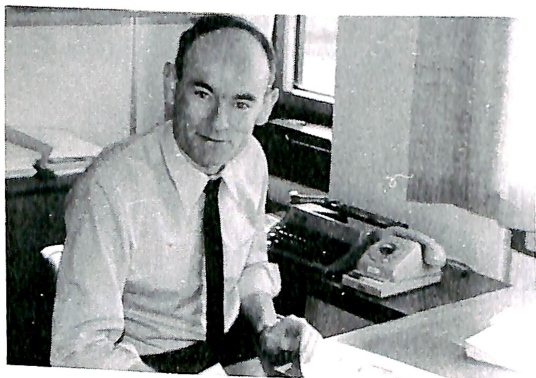
Opggaven er laget av avdelingsingeniør Torstein Sesseng ved anleggsavdelingen.

1	2		3	4	5		6		7	8		9	10	11
12			13				14	15				16		
			17				18					19		
20	21		22				23	24			25		26	27
28							29				30		31	
32							33				34		35	
36							37	38					39	
			40	41										
			42	43									44	45
46							47						48	49
							50						51	52
56							53	54					55	
			56											
			57											
			58											
			59											
62	63						60	61					62	63
							64						65	66
68							67	68					69	70
							71						72	73
72							74						75	

Løsningen sendes Vegkontoret, 2300 Hamar, innen
15. oktober 1972. MERK konvolutt "KRYSSORD".

Sendt av:

NY SJEF FOR ANLEGGSAVDELINGEN



INGOLF FURUHOLMEN tiltrådte 1. april som overingeniør og leder for anleggsavdelingen.

Furuholmen er 36 år, og utdannet sivilingeniør fra høyskolen i Braunschweig i Tyskland.

I tiden 1965 til 1967 var Furuholmen avdelingsingeniør ved planavdelingen i vegvesenet i Hedmark, og etter den tid avdelingsingeniør ved anleggsavdelingen i Troms vegvesen.

Vi ønsker han velkommen tilbake til oss.

VALSEKURS



Vegdirektoratet arrangerte i juni kurs i komprimering og valsing på Olrud Auto-Rast. Fra Hedmark deltok oppsynsmann Arne Frantsen og tekniker Per Bækken. Kurset besto i både teoretisk undervisning og praktisk prøvekjøring. Bildet viser en del av deltakerne under den praktiske demonstrasjonen.

IDRETTE

MILJØ OG MÅL

Idretten har en stor og nyttig plass i samfunnet. Gjennom sin store, engasjerende fritidsbeskjeftigelse gjør den et stort sosialt samfunnsarbeid. Ungdommen lærer på en enkel måte hva rett og riktig er.



Like viktig er det å forstå idrettens dypeste mening:

Skape varig behov for å holde seg i god fysisk form ved mosjon eller trening hele livet igjennom. Mange gjør det ved å ferdes i vår herlige natur. De fleste dyrker skisporten, eller det er annet friluftsliv som gjør at de holder sin fysikk i orden. Men enda flere har ingen interesse, eller de mangler tiltak.

Arbeid og plikter, eller annet nødvendig jag etter så mangt en vil oppnå, gjør at de aller fleste mister sitt overskudd i ung alder, og før eller senere tapes alt initiativ til å ta vare på sitt fysiske velvære. Her er det bedriftsidretten kommer inn med sin hjelpende hånd. Det å holde seg i trening og virkelig føle at man er i god form rent fysisk, gir en herlig følelse.

ORIENTERINGSIDRETTE

Det er moro å løpe i skogen, og o-idretten har klasser for alle - ingen er for dårlig til å være med, og heller ingen er for god.

Orienteringsidretten har en stor oppgave. Den skal gjøre oss glad i naturen, og vi skal lære å mestre den. O-idretten er en mangelkamp, men er ikke oppdelt i enkelte øvelser, den går fortløpende og setter de fysiske og psykiske egenskaper på prøve. O-idretten har så mye å gi den enkelte og spiller på så mange strenger, at man rett og slett ikke kan unngå å få med seg en stor del av det den har å by på.

Flasko i o-løypa skremmer ingen fra å møte opp neste gang. Dertil er o-miljøet blitt for kjært. Alle liker det friske miljøet inne på de mer eller mindre nedlagte småplasser i storskogen. På forskjellig vis gir disse utflukter fra dagliglivets kjas og mas et velsignet utbytte for noen og enhver. Du lærer også å ikke ta deg selv altfor høytidelig, og må kunne døyve en god del fleip på veien. Du skal se at det gode humøret, de gode kameratene og alle minnene kanskje gir deg det største utbyttet.

Velkommen i o-idrettens rekker - og god tur!

FOTBALL



Fotballen har for lengst begynt å rulle etter ferien, og i skrivende stund er serien godt og vel halvspilt. På grunn av den store interessen innen vegvesenet for fotballen som lagidrett, har vi i år 2 lag i bedriftsserien, 1 lag i 2. divisjon og 1 lag i 4. divisjon.

I tillegg til serien deltar vi også i bedriftscupen samt veg-cupen, som utkjempes mellom 16 av landets fylker.

Vår debut i 2. divisjon har etter forventningene gått meget bra. Etter 8 serieomganger står vi med 10 poeng og er med i kampen om toppen. For 4. divisjonslaget har det ikke gått fullt så bra. Etter halvspilt serie ligger laget på botn med 0 poeng, men baklengsmålene er blitt færre i de siste kampene, så det er absolutt framgang å spore.

I bedriftscupen røk vi ut allerede i 1. runde, men vi trøster oss med at det er bedre lag enn oss som har lidd samme skjebne før.

Vår første motstander i veg-cupen i år var Sør Trøndelag. Kampen ble utkjempet 1. juni på Klætt sør for Trondheim. Etter mye dramatikk kunne vi reise hjem med en knepen seier.



Etter ordinær spilletid var resultatet 3-3, etter at vi utlignet i siste minutt. Det ble spilt 2 ekstra-omganger, som ble mål-løse, slik at kampen måtte avgjøres ved straffesparkkonkurranse, som vi avgjorde til vår fordel.



I 2. runde i veg-cupen fikk vi Østfold på besøk, og med det sluttet vår videre del-takelse i veg-cupen for i år. Resultatet av kampen ble 2-1 til Østfold.

SKISESONGEN 1971-72

Aktiviteten blant skiløperne var i gledelig framgang siste sesong.

Fra 40 startende i 1970-71, hadde idrettslaget i vinter omlag 80. Disse var jevnt fordelt på de vanlige bedriftslangrenn som arrangeres av kretsen, og turrenn hvor bedriftsløperne starter i turklasser.

Startene fordeler seg på 12 løpere, så i gjennomsnitt blir dette omlag 7 renn på hver. Konkurranseniveren blant disse ser således ut til å være i orden.

Konkurranselangrenn - enten man driver aktivt, eller som bedriftsløper - er en hard sport, og det er derfor ikke så mange som vil underkaste seg den forhåndstrening som må til for å delta i renn.

Vi vil appellere til flere om å trene med et eller annet skirenn som mål for sesongen. Har en et siktepunkt med treningen, går alt straks lettere. Målet behøver ikke være større enn å forbedre sin egen tid til skimerket fra sist vinter.

Så, derfor - til alle som har lyst til å få mere ut av skiturene til vinteren: "Begynn så smått å trene!"

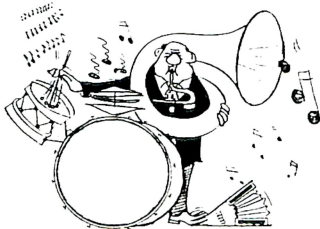


Av 27 lag i KM i stafett stilte vegvesenet med 3 lag. Plasseringene ble nr. 7, 16 og 20.

På bildet ses bestelaget, som besto av Hallvard Øvergård, Jac. E. Gjelten og Leif Enget.



MÖRKETID
er
TRIMTID



«Bevegelsesapparatet gir oss muligheter til allsidighet»

NY BRU ved BYGDEBRUA i Øvre Rendal



I samband med kraftverkutbyggingen i Rendalen ble det bygget ny bru over Rena ved Hornset.

Ved Bygdebrua i Øvre Rendal, der fylkesvegen til Østagrenda tar av fra riksveg 3, er et trafikkfarlig punkt, da enden av den gamle brua ligger for nær opp til riksvegen. Dette vil bli forbedret ved at den gamle Hornset bru blir plassert ca. 30 meter nord for den gamle Bygdebrua. En slår her 3 fluer i en smekk: Kurvaturen på fylkesvegen blir bedre, krysset blir romsligere og mer oversiktlig, og en får en bru med bedre bæreevne.

Flyttingen av brua foregikk ved at 16 stk. brakkehjul ble montert på brua, slik at en hadde sving på den ene enden. Med god assistanse fra politiet, televerket og kraftlaget ble brua kjørt de 11-12 kilometrene fra Hornset til Bygdebrua av vegvesenets egne folk.

Bildet viser Hornset bru (t.h.) ved de nye karene før den er trukket på plass.

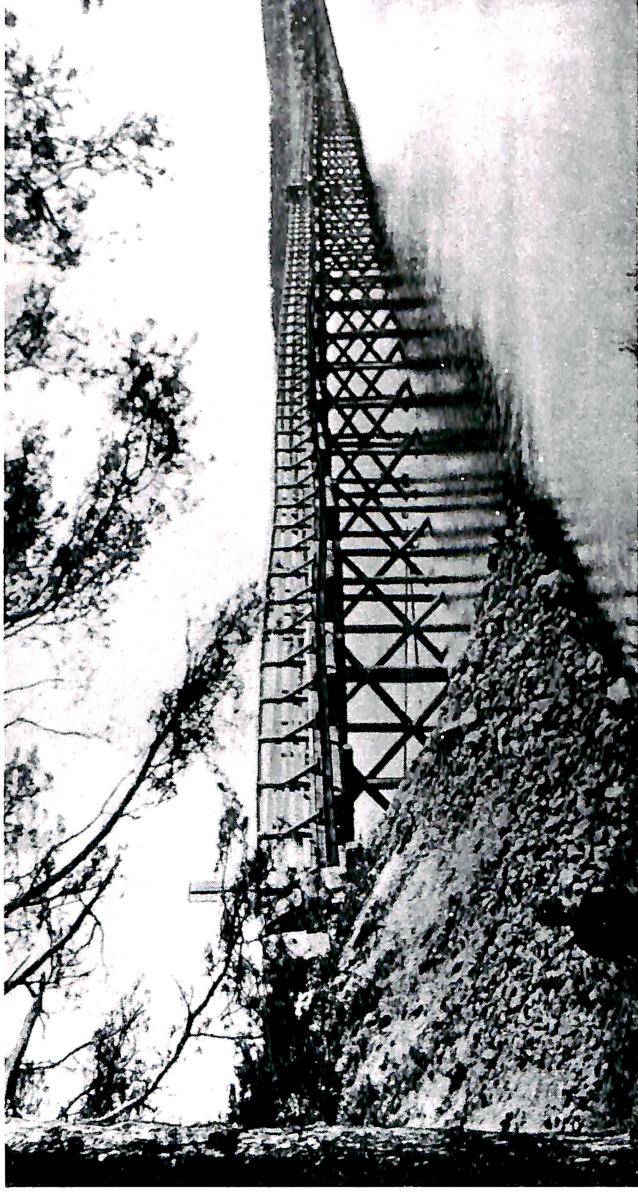
den gamle STANGEBRUA

Da utbyggingen av Hamar som by begynte i 1849, gikk vegforbindelsen sydover rundt Akersvika om Hjellum. Godstrafikken gikk med båt fra Eidsvoll. Det ble snart spørsmål om kortere veg, og i 1859 behandlet amtstinget første gang en plan for ny veg fra Kløften (Vevla) i Stange til Hamar, med bru over Akersvika. Overslaget lød på i alt 27.782 Spesiedaler pluss grunnerstatninger.

Amtstinget vedtok enstemmig å bevilge en femtedel av anleggs-
summen som distriktsbidrag. "Det Kongelige Departement for
det Indre", som det het, mente at distriktet minst måtte yte
en tredjedel. I 1861 forsøkte amtstinget seg igjen med å
bevilge en fjerdedel. Noe prutningsmann var det imidlertid
ikke, og i 1867 godtok amtet å yte en tredjedel.

Veganlegget var da påbegynt, og selve brua ble bygget i
1868-1869 - som en pelebru av tre de første 725 meter over
til Fløterholmen, og fylling videre mot Stangelandet. Bredden
var 5 meter, og prisen ble for selve brua kr 46.500, for vegen
kr 18.750, og til grunnerstatninger medgikk kr 2.098,32.

På grunn av storflommen i 1860 ble brua bygd uforholdsmessig
høy, og i 1891 ble den kappet ned med 1,5 meter. Slik brua
ser ut på bildet, sto den fram til 1920-årene, da den ble
erstattet av fylling med et mindre bruspenne av stålbejelker.
Noen nevneverdig økning av bredden ble ikke gjort før ved
siste ombygging 100 år etter byggingen av den første brua.



Bilde av STANGEBRUA tatt ca. 1905

HJELP DEN NYANSATTE!



Selvfølgelig! Lær ham å finne fram i bedriften ...

... hva skikk og bruk er på stedet.

... hvorledes han skal bli kjent med folk han bør kjenne.

... og vis ham hvorledes han kan utføre arbeidet sitt lettere og tryggere.

Vær slik mot ham som du gjerne ville andre skulle være mot deg om du var nykomlingen.

Vern og Velferd